BROJ 1-2 1963.
GODINA IX

Geografski HORIZONT



Geografski horizont, organ nastavnih sekcija Geografskih društava SFR Jugoslavije, izlazi četiri puta godišnje.

Cijena svakog broja je Din 60.—, a dvobroj Din 100.—. Pretplata za god. 1963. iznosi Din 200. Pretplata za inostranstvo 400 din godišnje. Povjerenici, koji raspačavaju 5 ili više brojeva, imaju pravo na popust od Din 10.— po broju, a Din 20.— po dvobroju na ime troškova.

Pretplatu slati na čekovni račun: 400-21-608-78 — Geografski horizont, Geografsko društvo Hrvatske, Zagreb, Marulićev trg 19/II.

Izdaje Geografsko društvo Hrvatske.

Uži redakcioni odbor: L. Trivanović, J. Roglić, P. Kurtek.

Odgovorni urednik: Pavao Kurtek.

Članovi redakcionog odbora: C. Ivanovski (Skopje), J. Granov (Sarajevo), M. Rajčić (Beograd), D. Kompare (Ljubjana), R. Rajčević (Titograd).

Tisak: Štamparija »Informator«, Zagreb, Preradovićeva 21-23.

ČLANCI

PRILOZI — VIJESTI

IZMJENA ISKUSTVA — IZ PRAKSE ZA PRAKSU

PRIKAZI

KRATKE AKTUELNE VIJESTI — KRONIKA

Sastavio: B. Pleše

Slika na naslovnoj strani: Panorama grada Hvara

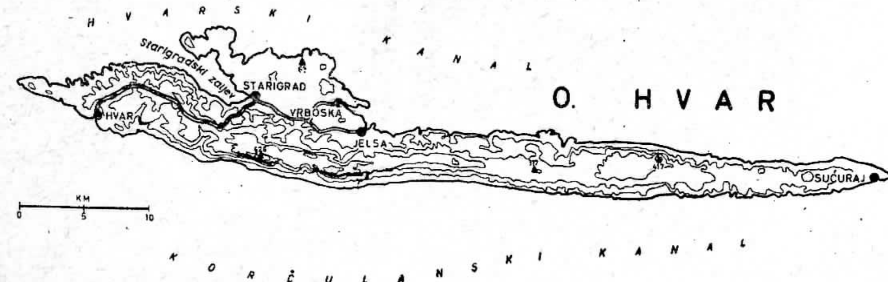
GEOGRAFSKI HORIZONT

GODINA IX ZAGREB 1963. BROJ 1-2

Živadin Jovičić

HVAR — JUGOSLAVENSKO ZIMOVALIŠTE

Turistička kretanja jesu regionalno i vremenski veoma neujednačena. Regionalna neujednačenost najčešće je posledica različitog privlačnog dejstva turističkih motiva, mada organizacija putovanja i smeštaja, pa i neki drugi uslovi prijema i boravka, takođe mogu biti veoma uticajni. Vremenska neujednačenost turističkih kretanja mnogo je složenija i tangira velik broj pitanja vezanih ne samo za uslove putovanja i smeštaja već i za mogućnosti turističkog kretanja uopšte. Svi momenti koji određuju turistička kretanja (ekonomski, sociološki, medicinski i psihološki) deluju, uglavnom, grupno i simultano, usled čega dolazi do velikih godišnjih kolebanja u intenzitetu turističkih kretanja. Prema dosadašnjim iskustvima u Evropi i Severnoj Americi, kontinentima s najmasovnijim i najživljim turističkim kretanjima, najveći broj turista putuje leti. To je sasvim razumljivo jer su leta u severnim umerenim geografskim širinama topla i sparna, zbog čega se umanjuje fizička i psihička sposobnost organizma, pa i efekat bilo kakve aktivnosti (iz istih razloga ni škole ne rade). I lični i porodični budžeti, zbog manjih životnih troškova, rastu u toku zime, te su pre početka leta sposobni i za veće izdatke koje iziskuju razne forme turističkih kretanja. Konačno, da li je potreban ubedljiviji dokaz od mototurizma — najzastupljenijeg vida turističkih putovanja — za koji su najpovoljniji klimatski uslovi baš u toku leta. Zbog svega toga letnji meseci (juni — septembar) čine sezonu turističkih kretanja. Zapaženo je da omasovljenje turističkih kretanja ne utiče na njihovo ujednačavanje u toku godine, naprotiv, ono još više potencira sezonski maksimum.



Orijentaciona skica Hvara

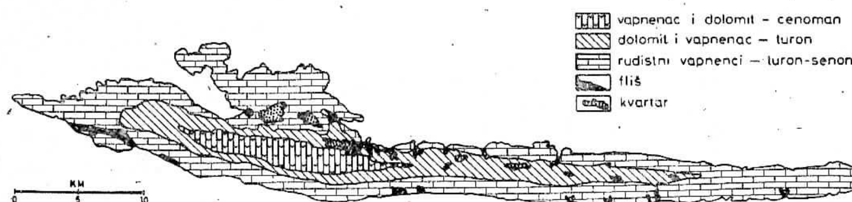
Neujednačenost turističkih kretanja u toku godine jedan je od centralnih problema ekonomike turizma. Prestanak sezone ima niz negativnih posledica u poslovanju ugostiteljskih, saobraćajnih i turističkih preduzeća: zatvaraju se ugostiteljski objekti, ukidaju se mnoge saobraćajne linije, stvara se višak stručnog kadra, zamire aktivnost putničkih i turističkih agencija. Upravo zbog toga problem produženja sezone dolazi u prvi plan rada stručnjaka, organizacija i preduzeća angažovanih u turizmu. Iako je produženje sezone i ujednačavanje prometa turista u toku godine problem jugoslavenskog turizma u celini, i ne samo jugoslavenskog, putovi za njegovo rešavanje ne mogu biti univerzalni. Naprotiv, pojedinačni i mestimični rezultati u tome mogu da budu instruktivni i za preduzimanje odgovarajućih mera na širem planu.

Tri poslednje godine uloženi su u Hvaru veliki napori i znatno je učinjeno na produženju sezone. Razmatrajući sve uslove produženja sezone na ovom ostrvu, naročito u gradu Hvaru, posebnu pažnju poklonićemo strukturi vansezonskih turista, smatrajući da je to od naročitog značenja za rešavanje nekih praktičnih pitanja produženja sezone, kao što su, recimo, usmeravanje turističke propagande i organizacija boravka.

Kratak geografski prikaz ostrva

Kad se pomene Hvar, mnogi pomisle na ostrvo u celini, iako zasluga za veliki renome i popularnost među turistima, našim i stranim, pripada baš istoimenom gradu. I mere koje su preduzete, i rezultati koji su postignuti u produženju turističke sezone takođe se isključivo odnose na grad Hvar. Ipak, ostrvo čini jednu administrativnu celinu (opština Hvar), a i ukupni njegovi turistički motivi i lokaliteti blisko su vezani, te ćemo dati neke podatke za celo ostrvo.

Ostrvo Hvar spada među naša četiri najveća ostrva. S površinom od 299 km² dolazi po veličini iza Krka, Cresa i Brača. Hvar pripada grupi srednjodalmatinskih ostrva, a po dužini (68 km) najduži je otok



Geološka građa Hvara

na Jadranu. Hvar leži između Brača na severu i Korčule na jugu. Na zapadu i severozapadu od Hvara leži arhipelag Paklenih ostrva (17 ostrva), koji je, štiteći Hvar od vetrova s mora, odigrao značajnu ulogu u nastanku i razvoju hvarske luke. Hvar je i jedno od naših najviših

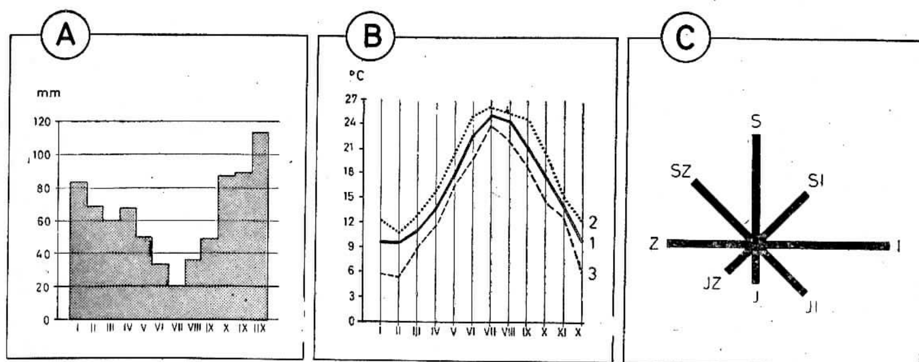
ostrva (626 m); viši od Hvara su: Brač (778 m) i Cres (638 m). Sredinom ostrva pruža se krečnjački greben, koji deli severni deo od južnog dela Hvara. Južna obala ostrva je strmija, slabije je razuđena i manje naseljena; severna ima dobre luke i veća naselja, a i privredno je znatno aktivnija. Voćarstvo (smokve, vinova loza, maslina), ribarstvo i turizam tri su osnovne privredne delatnosti ostrva Hvara. Od većih naselja treba spomenuti Hvar, Starigrad, Jelsu i Vrbosku. Hvar je sa blizu 2000 stanovnika najveće naselje na ostrvu. Zahvaljujući svojoj pogodnoj luci i veoma komunikativnom položaju, bio je naseljen i u doba Grka. Tada se zvao Dimos. Važno pristanište pred Splitskim vratima između Šolte i Brača i odskočna tačka prema ostrvima na jugu i Dubrovačkom primorju, hvarska luka i danas ima značajnu ulogu u saobraćaju i turizmu ne samo na istoimenom ostrvu već i u celom Dalmatinskom primorju. Blagodareći svom vedrom i toplom podneblju i komunikativnom položaju, Hvar je postao poznato ime u našem primorskom turizmu. Kao što je rečeno, u nastojanjima za produženjem sezone, Hvar se već afirmisao kao zimovalište, pa pre nego što se prihvatimo analize rezultata u razvoju zimskog turizma, zadržimo se prethodno na uslovima za dužinu trajanja sezone.

Prostorni elementi i uslovi trajanja sezone

Uopšteno posmatrano, prostorni elementi produženja sezone moraju biti isto kao i u sezoni. Drukčije se ne bi ni moglo da govori o produženju sezone, bez obzira koliko mi to želimo. Menja se samo intenzitet dejstva pojedinih elemenata i njihova uloga u određivanju dužine sezone. Prostorni elementi produženja sezone obuhvataju dve grupe elemenata: prirodnu i kulturnu. To su one osobine prostora koje podstiču turistička kretanja. Od prirodnih elemenata značajni su samo klimatski jer se najvidnije menjaju u toku godine pa je i turistička sezona vezana, uglavnom, za njihovo dejstvo. U kulturne prostorne elemente ubrajamo sve vizuelne atraktivnosti: istorijske spomenike, arhitektonske znamenitosti, folklor i drugo.

Klimatske odlike Hvara. Klimu Hvara obrađivalo je nekoliko autora. U tom pogledu ovo je ostrvo dobro proučeno. Zapadni deo ostrva Hvara, naročito grad Hvar, u izvesnoj je meri zaštićen od klimatskih uticaja kopna. Blagodareći tome, Hvar ima drugačiju klimu od Splita, ali se u nekim elementima klima Hvara razlikuje i od klime drugih ostrva koja su izloženija otvorenom moru.

Prema podacima V. Stipančića, sređenim za period od 21 godine (3,8), u gradu Hvaru je najtopliji mesec juli (24,9 C⁰), a najhladniji je januar (8,36 C⁰). S godišnjom amplitudom od 16,6 (Split 18,4) može se zaključiti da Hvar ima veoma blagu sredozemnu klimu. Sa 2724 sunčanih sati u toku godine Hvar se približio Nici (2759) — najpoznatijem turističkom centru u Sredozemlju, ali od nje ima nešto povoljnije srednje temperature zimskih meseci jer Nica leži severnije.



Klimatski elementi Hvara: A — režim padalina; B — godišnji hod srednjih temperatura (1 — srednje mesečne temperature; 2 — srednje maksimalne mesečne temperature; 3 — srednje minimalne mesečne temperature). Podaci za obrađeni niz 1927—1940; C — Ruža vetrova

SREDNJE TEMPERATURE ZIMSKIH MESECI NICE I HVARA

	Severna geografska širina	decembar	januar	februar
Hvar	43° 10′	10,0	8,3	8,8
Nica	43° 40′	9,0	8,3	9,1

DNEVNI PROSEK SUNČEVOG SJAJA PO MESECIMA U HVARU (3,8)

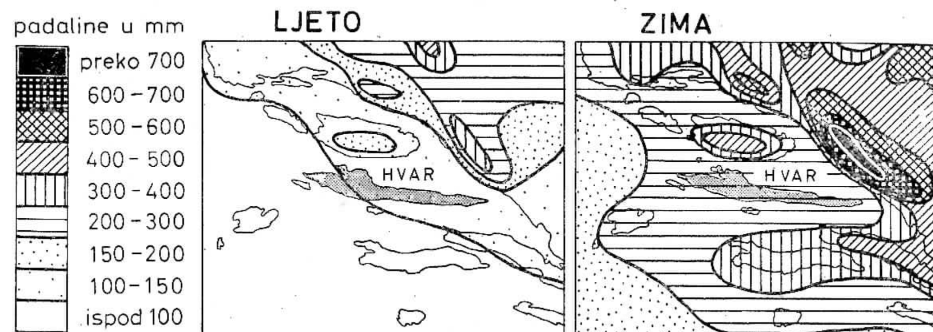
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
4,1	5,2	6,2	8,6	8,7	10,8	12,3	11,2	8,7	6,6	4,5	3,2

Prosečno trajanje sunčevog sjaja u toku dana u zimskim mesecima (XII, I, II) iznosi preko 4 časa, što je veoma privlačno na bilo koje mesto u unutrašnjosti odakle dolaze turisti. Ilustracije radi poredićemo oblačnost Hvara i Beograda.

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	God.
Hvar Prosek 1946—1959.	6,0	5,7	5,3	4,9	5,2	3,9	2,2	2,4	3,4	4,9	5,9	6,4	4,7
Beograd Prosek 1925—1940.	7,1	6,4	6,0	5,7	5,6	4,8	3,7	3,8	4,3	5,3	6,5	7,7	5,6

Slika postaje potpunija ako dodamo da Hvar ima prosečno godišnje 107,5 vedrih dana, a Beograd samo 69,9. Ta je razlika povećana zimi kada je u Beogradu najčešće maglovito, oblačno i hladno, a u Hvaru vedro, sunčano i prijatno vreme. Poredili smo Beograd, koji u toku zime daje Hvaru veliki procenat turista, ali je slično i sa drugim našim kontinentalnim gradovima. Konačno, na bilo kojoj klimatskoj karti Evrope može se videti da januarska nulta izoterma ograničava celu severnu, istočnu, jedan deo zapadne i veći deo srednje Evrope. Naše srednje i južno primorje obuhvaćeni su, međutim, izotermom od

8 C°. Prema tome, Hvar je zaista jedan od retkih primorskih pa i naših ostrvskih naselja koja i zimi imaju veoma prijatnu klimu. I. Rubić (1,35) navodi da Hvar ima višu minimalnu temperaturu zimi (—1,1 C°) ne samo od Dubrovnika (—1,8°) već i od Napulja (—3,6°), pa čak i od Nice (—1,8°), koja se karakteriše izuzetno prijatnim i tihim zimama.



Raspored ljetnih i zimskih padalina šire okoline Hvara. Jasno se ističe povoljan klimatski položaj Hvara

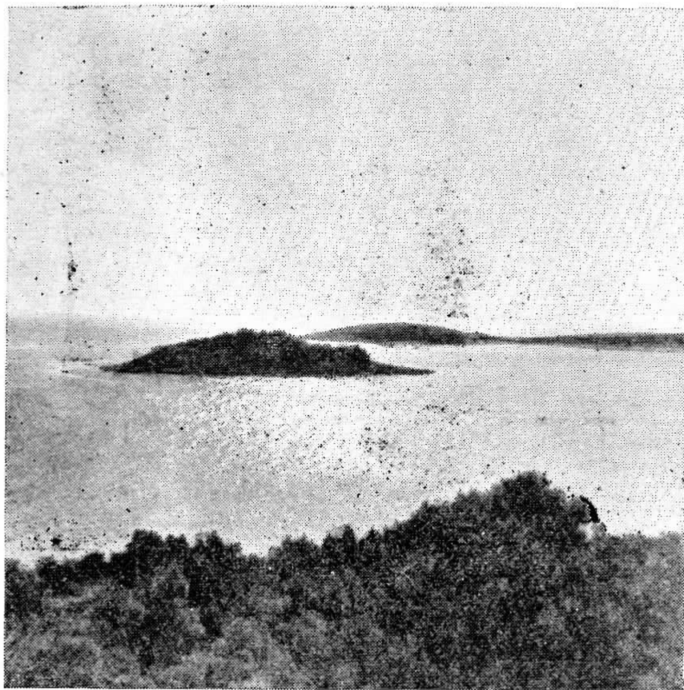
Kao što je poznato, zloglasan vetar — bura — glavni je uzročnik neprijatne zime u našem primorju, a Hvar je pošteđen od uticaja tog vetra. Tako, u Rijeci otpada na buru 76% u odnosu na učešće ostalih vetrova, u Lošinju 54%, u Dubrovniku 43%, u Visu 14%, a u Hvaru samo 7%. Prema tome, blage i dosta tihe i vedre zime osnovno su klimatsko obeležje na kojima se bazira zimski turizam i mogućnosti za produženje sezone.

Drugi prirodni elementi (voda za piće, biljni svet, prirodne atraktivnosti) ne menjaju se preko godine u toj meri da bi bitno uticali na dužinu trajanja sezone. Možda bi od ovog trebalo izuzeti temperaturu morske vode, koja je nepovoljna za kupanje od polovine oktobra (oko 20° C). Treba, međutim, naglasiti privlačnosti zimskog pejsaža, koji je, u odnosu na letnji, dinamičniji i koloritniji. Prozračnija i čistija atmosfera (zimi je manje isparavanje pa je i manje vodene pare u atmosferi) potencira prirodne boje mora, zelenilo vegetacije i konture arhitektonskih objekata. Plavetnilo mora, zelene konture sitnih Paklenih ostrva, bela razapeta jedra, patinom obavijeni zvonici i palače starih primorskih naselja, sirene brodova koji ulaze u luke i pesme primoraca čine posebnu draž hvarskog pejsaža i ambijenta. Podsetimo li se na to da turisti imaju zimi više vremena za šetnju i posmatranje negoli u sezoni kupanja, onda nam postaje jasnije zašto su i vidici tada zanimljiviji, a odmarajući pejsaži tako nametljivi i privlačni.

KULTURNI ELEMENTI

Naše je primorje veoma bogato kulturnoistorijskim znamenitostima, ali je ostrvo Hvar po tome naročito poznato. Na ovom ostrvu, kao retko gde u našoj zemlji, sačuvani su spomenici duge i kontinuirane

istorije, počev od starih Grka pa preko Rimljana, Neretljana, Mlečana i Austro-Ugarske do današnjih dana. Pouzdano se zna da je Hvar bio naseljen i u praistorijsko doba. U brojnim pećinama na južnoj strani ostrva pronađeni su ostaci keramičkog posuđa i različitog oruđa, koji govore o dosta visokoj civilizaciji mlađeg neolita (4,49). Stari Grci



Pakleni otoci ispred Hvara

ostavili su, međutim, vidne tragove jer su na ovom ostrvu, kao svojoj koloniji, imali dva naselja: Faros i Dimos. Faros je postojao na mestu današnjeg Starigrada, a Dimos na mestu današnjeg Hvara. Zidine Farosa, bogata numizmatička zbirka u hvarskom samostanu, skulptura i brojni natpisi svedoče o bogatoj i veoma razvijenoj civilizaciji. Stare Grke na Hvaru smenili su u IIII veku pre n. e. Rimljani, a iz vremena njihove vladavine ostrvom ostale su grobnice, mozaici, skulpture, novac. Od toga je vredno spomenuti mozaik i vodovodni kanal u Starigradu, kao i ruševine rimskih letnikovaca s vodovodnim kanalima kod Dola i Jelse. U VIII veku ostrvo se sloveniziralo, a u XIII veku počinje dug period mletačke vladavine, iz kojeg su sačuvani raznovrsni kulturnoistorijski i čisto arhitektonski spomenici. Katedrale, trgovi, javne zgrade, palate poznatijih ljudi prezentuju nam veoma razvijenu mletačku civilizaciju. Evo nekoliko najpoznatijih spomenika iz tog vremena: u Hvaru — Tvrđava (XIII vek), Arsenal (XIV vek), Gradska loža (XII—XIV vek), nedovršena kuća Petra Hektorovića (XV vek), renesansni letnikovac Hanibala Lucića (XIV vek), samostan franjevaca (XV vek) s bogatim muzejom i grobom pesnika H. Lucića, Katedrala — biskupija

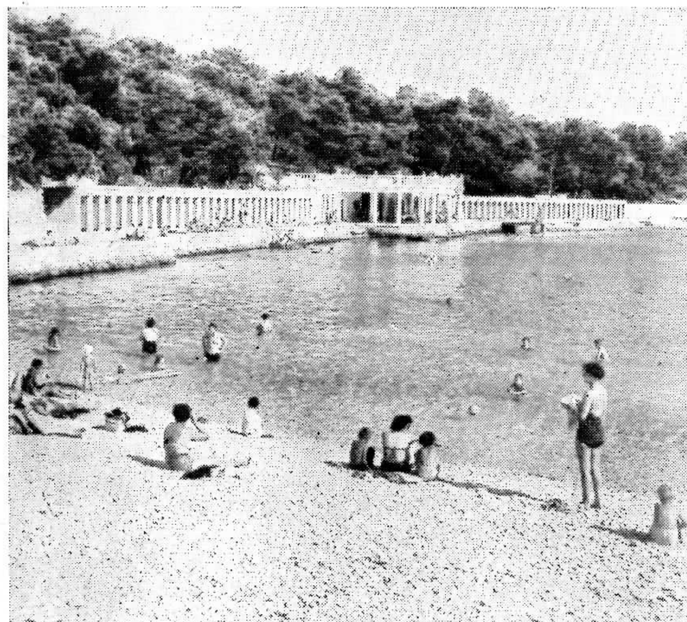
(XVI vek) i dr.; u Starigradu — crkva sv. Ivana (XIV vek), kuća Hanibala Lucića (XV vek), izvanredno interesantan dvor Petra Hektorovića, dominikanski samostan (XV vek) i dr.; u Vrboskoj — crkva-tvrđava sv. Marije (XV vek); u Jelsi — župska crkva sv. Fabijana (XIV vek), opštinska zgrada (XIX vek), Trg sv. Ivana (XV vek); u Sućuraju — mletačka tvrđava (XVII vek), augustijanski samostan (XVII vek) i dr. I u manjim mestima je makar jedna istorijska znamenitost. Velik broj skulptura, umetničkih slika i arhivskih zbirki upotpunjuje bogato kulturnoistorijsko nasleđe ostrva Hvara.

Relativno dobra saobraćajna povezanost većih naselja čini ove spomenike dostupnim te bi im trebalo dati značajniju ulogu u turističkoj propagandi. S obzirom na veću potrebu obogaćivanja sadržine boravka gostiju vansezonski, a naročito zimski turizam odlična su forma za aktiviranje i prezentovanje kulturnih i istorijskih znamenitosti.

Osobenosti kulturnog i prirodnog pejsaža ostrva. Ostrvo Hvar spada u naša turistički najposećenija ostrva. Objašnjenje toga leži u turističkim vrednostima prikazanih prostornih elemenata, ali i u sklopu svih tih elemenata koji Hvar čine privlačnim i zanimljivim. Može li se negirati da su položaj Hvara (važno pristanište između Splita i Dubrovnika) i njegove brojne uvale, pogodne i za navigaciju i za nastanjivanje, uslovile tako dugu i dinamičnu istoriju, u kojoj su se smenjivale razvijene civilizacije. Kako bi se drugačije moglo objasniti postojanje starogrčkih gradova Farosa i Dimosa. Zar izdužena forma ovog ostrva, njegova znatna razuđenost i arhipelag Paklenih ostrva u susedstvu ne znače i pojačanu maritimnost, koja se povoljno odrazila ne samo na klimi već i na saobraćaju, ribolovu, turizmu pa i poljoprivredi. I kao što položaj i maritimnost izdvajaju ovo ostrvo od drugih, te iste njegove osobine potencirale su i različite turističke lokalitete. Jelsa, Hvar, Starigrad, Vrboska i Sućuraj — pet najvećih mesta na Hvaru — razlikuju se međusobno po vrednosti turističkih motiva i po veličini turističkog prometa. Po turističkoj posećenosti znatno ispred svih drugih mesta stoji grad Hvar. Ovaj grad ima od Jelse, po posećenosti drugom mestu na Hvaru, pet puta veći promet, dok su druga mesta još manje posećena. Zašto grad Hvar prednjači u turističkom prometu među mestima na istoimenom ostrvu. Pitanje postaje tim umesnije jer Hvar nema izvorsku pijaću vodu, a i okolica mu je poljoprivredno pasivnija u odnosu na ostala pomenuta naselja. Većoj afirmaciji Hvara kod turističkog sveta doprinele su: manja udaljenost od Splita — velikog gradskog centra i ishodišta železničke pruge (brodom se putuje od Splita do Hvara dva sata, a do Starigrada četiri), položaj na glavnoj navigacionoj liniji Split—Dubrovnik i veća frekvencija saobraćaja; prirodni kompleks Hvara (zaklonjenost od bure, jača razuđenost) turistički je znatno atraktivniji; s najvećim trgom u Dalmaciji i većim brojem građevina različitih stilova, znamenitim muzejom u samostanu i nizom kulturnoistorijskih vrednosti Hvar ima prednost pred ostalim mestima na ostrvu. Hvar je administrativno sedište istoimenog ostrva, stoga je u njemu življa trgovina, organiziraniji kulturnozabavni život pa i niz drugih prednosti u odnosu na druga mesta. Sve pomenute prednosti Hvara upravo su oni uslovi i elemente od kojih zavisi dužina trajanja sezone.

Dosadašnje mere preduzete za produženje sezone i postignuti rezultati

Kao i turizam u celini, i produženje turističke sezone zavisi od subjektivnih momenata. U stvari, turistička izgradnja, organizacija smeštaja i saobraćaja i naročito turistička propaganda direktno zavise od angažovanja društvenih faktora. U tom pogledu Hvar je ispoljio preduzimljivost pa odgovarajući rezultati nisu izostali. Uz relativno povoljne prostorne uslove za produženje sezone i na bazi ekonomskih zahteva u celini preduzimljivost Hvara odigrala je ne manju važnu ulogu u produženju sezone. Okolnost da se kod nas malo učinilo na produženju sezone dvostruko je delovala: svaki uspeh Hvara u tome značio je nove šanse i perspektive, a nerazvijene navike kod turista za provođenjem odmora i u zimskim mesecima pa i neki drugi opšti momenti otežavali su ili su se suprotstavljali takvom uspehu.



Mramorno kupalište u Hvaru

Evo, kakve su sve mere preduzete na Hvaru za produženje sezone:

a) počev od novembra pa zaključno s martom (zimski turizam) snižene su cene smeštaju i ishrani u odnosu na sezonu i do 50%;

b) vešto je iskorišćeno prijatno zimsko podneblje u propagandne svrhe na taj način što je gostima koji provedu više od sedam dana na Hvaru nuđen besplatan pansion za dane kad pada sneg, kad je temperatura vazduha ispod nule ili kad je magla; takođe, za svaki dan kad između 7 i 17 časova pada kiša više od tri časa pansion je snižavan za 50%;

c) u postojeće hotele postupno je uvođeno centralno grejanje i kupanje u kadama sa zagrejanom morsko mvodom. Godine 1959, kad

se praktički i počelo sa zimskim turizmom, bilo je uvedeno centralno grejanje u 10 soba, 1960. i 1961. godine obezbeđeno je bilo 50 ležaja u sobama s centralnim grejanjem, a za ovu godinu biće osposobljeno 200 ležaja;

d) davanje besplatnog pansiona za dane sa snegom, maglom i temperaturom ispod 0 C° odjeknulo je i kod nas i u inostranstvu kao izvanredan kuriozitet. Naša i strana štampa obilato su se koristile tom nesvakidašnjom informacijom, a za Hvar je to značilo velik i besplatan propagandni efekat;

e) ne treba potcenjivati i neke druge mere kao što su: poboljšanje kvaliteta usluga — manje potrebe a veći izbor posluge — i naročito — stvaranje u hotelima prisnije, domaće atmosfere: male besplatne svečanosti za rođendan gostiju, uvažavanje nekih želja gostiju i sl.

Ne ulazeći u stvarne ekonomske rezultate produženja sezone jer je to posebna i mnogo složenija problematika koja zahteva i analizu organizacije poslovanja, stručnosti kadra pa i nekih drugih organizacionih i ekonomskih momenata, osmotrićemo povećanje turističkog prometa kao najočiglednijeg i najneposrednijeg izraza preduzetih mera. Pre svega ako 1957. godinu uzmemo kao baznu, onda se indeks povećanja godišnjeg broja domaćih gostiju kretao ovako: 1958. god. — 90,2%; 1959. god. — 132,1%; 1960. god. — 163,5% i 1961. god. — 166,2%. Kao što se vidi, broj domaćih posetilaca u 1959, 1960. i 1961. godini znatno se povećao u odnosu na 1957. godinu. Taj porast u godinama kada su preduzete mere za unapređenje zimskog turizma mora se dovesti u vezu s povećanjem broja turista u zimskim mesecima, ali i s opštim uticajem preduzetih akcija.

NOĆIVANJA U PROCENTIMA (PO MESECIMA)

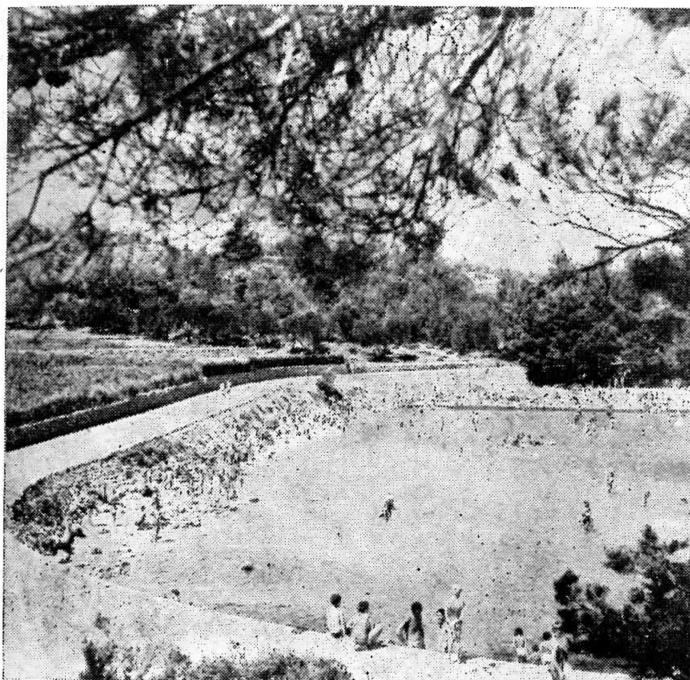
God.	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1957.	0,3	0,2	1,9	2,6	4,5	6,1	21,6	35,6	20,4	6,2	0,4	0,2
1961.	5,8	2,9	1,9	1,4	2,6	7,8	23,2	29,0	15,0	5,2	2,8	4,4

Kao što se iz gornje tabele može zaključiti, najveći porast broja noćivanja ostvaren je u zimskim mesecima, dok je u prolećnim i jesenjim mesecima došlo čak i do znatnog smanjenja. Također je i u letnjim mesecima došlo do smanjenja proseka. Godine 1957, na primer, na tri letnja meseca otpadalo je 76,6% od ukupnog broja noćivanja, a 1961. god. tek 67,2. Prema tome, porast broja noćivanja u zimskim mesecima i tendencija turističkog prometa po mesecima dva su neposredna rezultata preduzetih mera za produženje sezone. Još je jedan značajan rezultat postignut kod produženja prosečnog boravka domaćih turista u zimskim mesecima.

PROSEČAN BORAVAK DOMAĆIH POSETILACA (U DANIMA)

God.	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	god.
1957.	5,7	5,4	12,1	10,8	9,7	10,2	11,6	10,9	11,7	13,9	14,3	4,4	11,1
1961.	14,5	10,4	8,4	3,7	7,4	10,4	10,7	12,8	10,5	9,6	14,2	8,2	11,1

Povećanje prosečnog boravka gotovo i do 10 dana (I i XI mesec) u 1961. godini nagoveštava promenu karaktera zimskog prometa turista. Upravo, prosečan boravak u zimskim mesecima izjednačuje se s prosečnim boravkom u letnjim mesecima, čime se efekat preduzetih mera znatno povećava, a prirodni uslovi rekreacije u Hvaru dobijaju još veće značenje.



Kupalište u Jelsi okruženo bujnim zelenilom

Promet inostranih turista u zimskim mesecima takođe se povećao posle 1959. godine. Tako je u januaru 1957. godine ostvareno u Hvaru samo 5 noćivanja, a u istom mesecu 1961. godine preko 370; u februaru taj odnos je 3 : 317, u martu 119 : 803 itd. Ovako skokovito povećanje noćivanja stranih turista u zimskim mesecima ne kazuje mnogo jer je u 1961. godini broj noćivanja stranih turista iznosio 39% od noćivanja domaćih turista, dok je samo u zimskim mesecima broj noćivanja stranih turista u odnosu na domaće iznosio tek 10%. Interesantno je da se prosečan boravak stranih turista u zimskim mesecima smanjio od 11,4 u 1957. godini na 9,7 dana u 1961. godini. To ipak iznenađuje jer je u 1961. godni prosečan boravak stranih turista povećan za okruglo 1 dan prema 1957. godini. U celini, rezultati u povećanju prometa stranih turista u odnosu na znatno povećanje priliva domaćih turista ne zadovoljavaju. Uzroci tome leže u nedovoljnoj propagandi, za koju su potrebna mnogo veća sredstva, a u tome je nužno angažovanje zajednice.

Geografska struktura vansezonskih turista

Ovo pitanje smatramo osobito važnim jer nam otkriva tokove turističkog priliva, a s tim u vezi i veličinu atraktivnog dejstva hvarskog podneblja. Kamo usmeriti turističku propagandu, bez sumnje je značajno pitanje, na koje može odgovoriti upravo geografska struktura turista. Naravno, i ovde smo posmatrali samo zimske mesece (XI—III), u kojima je ostvareno najveće povećanje turističkog prometa.

GEOGRAFSKA STRUKTURA DOMAĆIH TURISTA U ZIMSKIM MESECIMA

God.	Srbija	Hrvatska	Slovenija	Bos. i Herc.	Makedonija	C. Gora	Bgd.	Zagreb
1959/60.	66	401	38	39	10	6	234	257
1960/61.	208	426	49	195	7	18	494	323
1961/62.	151	400	69	98	6	14	416	301
Ukupno	425	1227	156	332	23	38	1144	881

Kao što se vidi, za tri godine razvoja zimskog turizma najveći broj posetilaca bio je iz Hrvatske i Beograda, a zatim iz Zagreba i Srbije. Ako ovome dodamo da znatan broj posetilaca iz Hrvatske (bez Zagreba) otpada na splitsko područje (službena putovanja, gostovanja umetničkih i sportskih ansambla), onda učešće velikih gradova, Beograda i Zagreba, u turističkom prometu Hvara dobija još veće značenje.

Činjenica da dva najveća jugoslavenska grada daju Hvaru polovinu od ukupnog broja njegovih turista u zimskoj polovini godine navodi na zaključke:

1. u velikim gradovima s poledicom, industrijskim maglama i večitom zimskom oblačnošću uslovi za odmor veoma su nepovoljni, pa je hvarsko vedro i sunčano zimsko podneblje veoma privlačno;

2. veliki gradovi sa širokim spektrom zaposlenog stanovništva u mogućnosti su da emituju turiste u zimskoj sezoni, bez obzira na neke opšte organizacione i socijalne smetnje, kao što su školska godina, pojačana proizvodnja preko zime i slično;

3. u velike gradove s raznovrsnim mogućnostima za informisanje najlakše se prodire s turističkom propagandom.

Ali, pored velikih industrijskih gradova, na koje privlačno podneblje ima najveće dejstvo, u zimskom prometu turista Hvara učestvuju i manja, pa čak i seoska naselja. Privlačnost zimskog Hvara može najbolje da se ceni prema turistima iz Pule, Rijeke, Zadra, Kotora i drugih primorskih mesta. Znači, Hvar je prema geografskoj strukturi domaćih turista već znatno afirmisano jugoslovensko zimovalište.

GEOGRAFSKA STRUKTURA STRANIH TURISTA U ZIMSKIM MJESECIMA

God.	Z. Nemač.	Austr.	SAD	Holand.	Italija	V. Brit.	Fran.	Šved.	Norv.	Ost. z.
1959/60.	65	27	7	5	2	15	2	8	3	1
1960/61.	77	50	7	21	24	11	6	5	11	19
1961/62.	61	52	14	5	3	3	10	4	2	12
Ukupno	203	129	28	21	29	29	18	17	16	32

Iz tabele se vidi veliko učešće Nemaca, Austrijanaca — naše veoma postojane turističke publike — u zimskom prometu stranih turista. Hladnim i snegovitim zimama Austrije i većeg dela Nemačke Hvar suprotstavlja sunčano i blago podneblje. Nije za potcenjivanje učešće Holanđana i Skandinavaca, a s obzirom na motive njihovog dolaska trebalo bi pojačati propagandu u tim zemljama. Svakako, dominacija Nemaca i Austrijanaca u zimskom turističkom prometu Hvara proizlazi iz njihove upućenosti na naše primorje (blizina, dugogodišnje navike), i na tome treba temeljiti i prikladnu turističku propagandu zimskog turizma.

STAROSNA I PROFESIONALNA STRUKTURA VANSEZONSKIH TURISTA

Pored geografske strukture, vansezonski turistički promet, naročito domaćih turista, treba osmotriti i kroz starosni i profesionalni sastav.

STAROSNA STRUKTURA

Godina	Do 30 god. života	Do 50 god. života	Preko 50 god. života
1959/60	184	529	339
1960/61.	359	783	608
1961/62.	299	679	467
Ukupno:	842	1.991	1.414

Dok u starosnoj strukturi turističke sezone u Hvaru preovlađuju po pravilu mlađa godišta, u zimskoj polovini godine, kao što se vidi iz tabele, najzastupljenija su srednja godišta. Nastava u školama i naporno zimsko putovanje dva su osnovna razloga što je malen procenat omladine i dece u zimskom turističkom prometu Hvara. Veće učešće starijih godišta u neposrednoj je vezi sa zimskim sunčanim podnebljem. Astmatičari, penzioneri i razni rekonvalescenti sve su češći gosti zimskog Hvara. Dominacija srednjih godišta daje vansezonskom turističkom prometu obeležje stabilnosti, jer je to po dobi ona kategorija turista koja ima stečene turističke navike i ume da ceni turističke motive i vrednosti. Gornju postavku ilustrujemo činjenicom da su turisti srednjih godina pretežno zaposleni i da svoj godišnji odmor iskorištavaju baš zimi.

PROFESIONALNA STRUKTURA VANSEZONSKOG PROMETA DOMAĆIH TURISTA

Godine	Radnici	Službenici	Slobodna profesija
1959/60.	88	657	307
1960/61.	168	971	601
1961/62.	85	835	525
Ukupno:	335	2.463	1.433

Tabela profesionalne strukture vansezonskih turista upotpunjava nam slike zimskog turističkog prometa u Hvaru. Mali procenat radnika a znatno visok procenat slobodnih profesija osnovno je obelžje profesionalnog sastava zimskog turističkog prometa. Dominacija službenika ocrtava stabilnost prometa i indicira potreban nivo turističke kulture za prihvatanje zimskog turizma. Među kategorijom radnika zapažaju se stolari, metalostrugari, ložači i druge profesije koje predisponiraju obolenje organa za disanje. Među službenicima, prosvetni radnici, oficiri i naročito novinari najčešći su gosti zimskog Hvara, a među slobodnim profesijama zapažaju se književnici, slikari i znatan broj zemljoradnika. Naravno, među slobodnim profesijama preovlađuju penzioneri. Može se zaključiti da zimske goste Hvara čine tri grupe profesija: one koje i zimi imaju zakonom predviđeno slobodno vreme (prosvetni radnici, učenici; one kojima priroda posla otežava letnji odmor (novinari, književnici) i one koje zimski prijatni ambijent Hvara podstiče na stvaranje (slikari, skulptori). Ne iznenađuje velik broj lekara, kojima je, razume se, dobro poznato značenje zimskog godišnjeg odmora i privlačnost zimskog podneblja na Hvaru.

Dinamika i tendencija kretanja vansezonskog turističkog prometa

Mada je period od tri godine nedovoljan za neku značajniju analizu, ipak će biti interesantno da se osmotri dosadašnje kretanje turističkog prometa i izvuku odgovarajući zaključci.

NOĆIVANJA DOMAĆIH TURISTA PO MESECIMA

God.	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1958.	258	409	393	1626	3180	5061	18131	27200	14299	3243	676	501
1959.	671	607	691	1567	6696	8752	25511	35419	20265	5324	1297	1850
1960.	1738	1464	1587	1789	4078	12690	35010	39838	20310	8705	1976	1906
1961.	8351	4198	2753	1970	3784	11175	33401	41691	21486	7453	4037	3389

Analizirajući tabelu noćivanja domaćih turista, dolazimo do ovih zaključaka:

1. Najposećeniji je mesec avgust, a za njim slede juli, septembar, juni, oktobar, maj i dr. Februar i mart dva su najmanje posećena meseca.

2. Najveće povećanje broja noćivanja ostvareno je u julu i avgustu, što proističe iz povećanja turističkog prometa u celini. Znatno povećanje broja noćivanja u zimskim mesecima rezultat je preduzetih mera za produženje turističke sezone.

3. Tri letnja meseca (juli—septembar) po broju noćivanja znatno prevazilaze ostale mesece i oni čine sezonu turističkih kretanja. Ostali meseci čine vansezonu i pokazuju veliku varijabilnost u turističkom prometu. Neznatno povećanje broja noćivanja u junu i oktobru zaostaje za povećanjem godišnjeg turističkog prometa, a naročito za povećanjem prometa u zimskim mesecima. Objašnjenje ovoj naizgled pojavi leži u degradiranju uslova na kojima se zasniva sezona: u letnjim mesecima hvarske su plaže vrlo privlačne za turiste koji dolaze iz kontinentalnog podneblja; sunčane i prijatne zime Hvara takođe su privlačnije od hladnih i snežnih zima u kontinentalnim gradovima. Naprotiv, proletnji i jesenji meseci u primorju i na kopnu bitno se razlikuju te je i razumljivo sniženje interesovanja turista.

4. Januar je najposećeniji zimski mesec i, posle jula i avgusta, u njemu je najveća stopa povećanja broja noćivanja, što najbolje govori o privlačnosti zimskog podneblja Hvara, ali i o mogućnostima za još veći porast broja turista u zimskoj polovini godine.

Promet domaćih turista u zimskim mesecima

	1957/58.	1958/59.	1959/60.	1960/61.	1961/62.
Indeks povećanja posetilaca	100	190,6	317,8	528,7	368,3
Indeks povećanja noćivanja	100	189,8	478,6	1.157,0	940,3
Prosečan boravak u danima	5,0	5,0	7,5	11,0	12,8

Kao što se iz ove tabele može zaključiti, promet domaćih turista u zimskim mesecima naglo je porastao 1959/60. godine, kada su preduzete posebne organizacione i ekonomske mere. Međutim, i u narednim godinama zimski promet ispoljava tendenciju daljeg povećanja, s izuzetkom 1961/62. godine, kada je došlo do povećanja cena. Prema tome snažna dinamika zimskog turističkog prometa i tendencija stagniranja turističkog prometa u prolećnim mesecima osnovna su karakteristika turističkog prometa u Hvaru za period od 1957. do 1961. godine. Promet stranih turista u vansezoni, kao što smo mogli videti u jednoj prethodnoj tabeli, nema veće značenje te se na tome nećemo ni zadržavati. Povećanje broja stranih turista u tesnoj je vezi s jugoslavenskom politikom razvoja vansezonskog turizma i zahteva dugoročne, opsežne i efikasne mere.

Poseban osvrt na turističku propagandu u vansezoni

Turistička propaganda Hvara nije na visini vrednosti njegovih turističkih motiva. Postignute rezultate u povećanju turističkog prometa u zimskim mesecima treba tumačiti više neposrednim uticajem turističkih vrednosti Hvara, a manje efektima odgovarajuće turističke propagande. Ali ma koliko bila oskudna pa i jednolična, turistička propaganda vrlo je originalna jer nekonvencionalno i verno prezentuje osnovne turističke vrednosti. Poslednjih godina izašla su dva prospekta: jedan opšti »Hvar — jugoslovenska Madeira« i jedan poseban »Hvar zimi«. Publikovan je, takođe, i zajednički prospekt o Hvaru i Splitu. Sva tri prospekta štampana su i na stranim jezicima, a uglavnom su u crno-beloj tehnici. Fotografije u ovim prospektima nisu dovoljno kontrasne zbog lošeg kvaliteta hartije, ali ni njihov izbor pa i razmeštaj u prospektu ne zadovoljavaju. Ne ulazeći u druge estetsko-tehničke nedostatke (odnos teksta i ilustracija, format, prelamanje, opšta kompozicija i sl.) opšteg prospekta, zadržaćemo se na posebnom koji propagira Hvar zimi. Osnovna odlika ovog, tehničko-estetski takođe neuspelog prospekta jest njegova praktična propagandna sadržina. Nudeći turistima koji provedu najmanje sedam dana u Hvaru besplatan pansion za dane s maglom i snegom, prospekt na veoma originalan i neposredan način prezentuje osnovne turističke vrednosti zimskog Hvara. Ovaj nimalo riskantni propagandni trik ubrzo je, kao svojevrstan kuriozitet, našao mesto u domaćoj i stranoj štampi. Bogato ilustrovane reportaže s vrlo atraktivnim naslovima pojavile su se u štampi Severne Amerike, Skandinavije i Zapadne Evrope. Pri ostalim povoljnim uslovima novinska propaganda može biti vrlo efikasna. I upravo u našoj zemlji ona je postigla svoj efekat utičući na povećanje broja turista u zimskim mesecima. Kod stranih turista, nedovoljno još obaveštenih o uslovima za zimski turizam u našoj zemlji i uz lošiju organizaciju saobraćaja nego u sezoni, ostala je ne samo žurnalistička već i turistička propaganda bez željenih efekata. U vezi s tim nameću se dva zaključka:

1. U zemlji, po uslovima neafirmisanoj za zimski turizam, gde se gotovo ništa nije učinilo na propagandi tih uslova, ne može biti uspešno ni propagiranje pojedinačnih turističkih mesta, čak i vrlo privlačnih.

2. Vansezonski promet domaćih turista u Hvaru odlikuje se specifičnom geografskom profesionalnom i starosnom strukturom pa se sasvim logično može očekivati to i kod prometa stranih turista, a to se mora imati na umu i pri obradi i pri plasmanu propagandnog materijala.

Vreme je da se shvati da isti prospekt ne može imati isti efekat u Ljubljani ili Skopju, u Münchenu ili Londonu, u Varšavi ili New Yorku. Prema tome, namena prospekta može biti opšta, ali nužno vezana za realne mogućnosti povećanja turističkog prometa u određenom mestu ili području. Kao što je deplasirano propagiranje zimskog Hvara u području Sredozemlja, ne bi bila manje besmislena ni orijentacija turističke propagande prema Australiji, Japanu, Argentini i sl.

Koje su realne kontraktivne zone i pravci zimskog turizma na Hvaru? Ovo pitanje zahtjeva posebnu analizu, te ne možemo dati tačan odgovor, ali je ono važno i kad je reč o formi i kad je reč o plasmanu propagandnog materijala. Treba, međutim, istaći da su kontraktivne zone i pravci bilo koga turističkog lokaliteta ili područja osnovna orijentacija i za forme i za plasman propagandnog materijala.

Zaključci i predlozi

Na primeru Hvara mogla su se u izvesnoj meri sagledati i načelna pitanja produženja turističke sezone u celoj zemlji. Ispostavilo se da bez određene jedinstvene jugoslovenske politike o složenoj problematici produženja turističke sezone ne može biti potpunog uspeha ni u rešavanju tih pitanja u pojedinim područjima i mestima.

U rešavanju problema produženja sezone treba poći od dve poznate činjenice: turistički promet u sezoni znatno nadmašuje turistički promet u vansezoni, a zatim, turistički motivi u sezoni i vansezoni razlikuju se po stepenu atraktivnosti i regionalnom razmeštaju. Iz ovog proizlazi da u proširenju turističke sezone treba ići postupno, kako u obezbeđenju uslova za priliv turista, tako i u aktiviranju lokaliteta i područja. Treba



Panorama peščane plaže; u borovoj šumi brojne vile, u pozadini vapnenački greben, koji štiti od utjecaja hladnih vetrova

početi s propagandom vansezonskog turizma kod onih kategorija turista gde će se postići najbrži efekat. Iz prikaza strukture vansezonskog turističkog prometa na Hvaru vidi se da su to pretežno turisti iz većih industrijskih gradova, turisti starijih godina i relativno slobodne profesije. Kad je reč o stranim turistima, normalno je da će se za zimsko podneblje Hvara i nekih drugih lokaliteta u primorju najpre biti zainteresovani Austrijanci, Mađari, Nemci, Čehoslovaci, Poljaci, one nacije koje imaju drugačije podneblje i koje su turističko-geografski upućene na naše primorje. Nelogično bi bilo očekivati masovnu posetu iz drugih zemalja jer se vansezonski turizam na primorju ne može vezati za ekskurziranja po Jugoslaviji, što preko leta čini velik broj Amerikanaca, Engleza i drugih turista iz udaljenih zemalja.

Primenjujući princip postupnosti u aktiviranju vansezonskih turističkih lokaliteta, treba poći od onih koji obezbeđuju najoptimalnije uslove. To je siguran put za afirmisanje vansezonskog turizma i za aktiviranje novih lokaliteta s manjim pretenzijama i s drugačijim motivima. U vansezonskom turizmu trebalo bi više nego u sezoni diferencirati lokalitete za domaće i strane turiste. Tu ne moraju biti merodavne cene i odgovarajuće usluge, već i razmeštaj aerodroma, sezonski afinitet ovih ili onih turista prema nekom lokalitetu ili vrsti motiva i sl.

Najzad, bez šireg angažovanja zajednice, uvažavajući princip od opšteg ka pojedinačnom, nema solidnih rezultata u vansezonskom turizmu ni kod lokaliteta pojedinačno. Isprepletenost interesa zajednice i komuna u vansezonskom turizmu mnogo je izrazitija nego u sezoni, i to se mora imati na umu pri rešavanju složene problematike produženja turističke sezone. Rezultati Hvara predstavljaju dragoceno iskustvo, a prema prikazanim mogućnostima za vansezonski turizam Hvar je jedno od najperspektivnijih mesta na našem Jadranu.

LITERATURA

1) Rubić Ivo: Naši otoci na Jadranu. — Izdanje odbora za proslavu desetogodišnjice mornarice, Split 1952.

2) Milojević Ž. Borivoje: Ostrvo Hvar. — Glasnik Srpskog geografskog društva, sv. 13, Beograd 1927.

3) Stipančić Vlado: Klimatske prilike Hvara. — Istorijski arhiv, sv. 10, Hvar 1960.

4) Belić D., Duboković N., Nikolanci M.: Popis spomenika Hvara. — Istorijski arhiv Hvara, sv. 7, Split 1958.

R. Pavić

VANJSKA TRGOVINA JUGOSLAVIJE 1961. GODINE

Nemogućnost jedne zemlje da postigne potpuni asortiman i količinu roba potrebnih u unutrašnjoj proizvodnji i ličnoj potrošnji, kao i postojanje vlastitih robnih viškova, upućuje ju na svjetsko tržište[1]). Sve razvijenije gospodarstvo Svijeta i njegove brzo rastuće potrebe uvjetuju i sve veću svjetsku podjelu rada, koja uslovljava i sve jače širenje svjetskog tržišta. Autarhičnost u današnjim uslovima oznaka je svakako vrlo nerazvijenog gospodarstva.

S ukupnim trgovinskim (robnim) prometom[2]) (obim razmjene) od 443 757 miliona dinara 1961. god. Jugoslavija postaje postepeno relativno sve značajniji faktor na svjetskom tržištu (uvoz 273 087 miliona dinara, izvoz 170 670 miliona dinara, deficit 102 420 miliona dinara). U razdoblju od 1950. do 1960. god. izvoz je povećan za oko 3,7, a uvoz za oko 3,1 puta, što predstavlja jedn uod najvećih stopa porasta vanjske trgovine u Svijetu uopće. (Po brzini razvoja vanjske trgovine Jugoslavija se nalazila na petom mjestu iza SR Njemačke, Japana, Iraka i Izraela). Osim brzog porasta obima razmjene jedna je od najvažnijih osobina jugoslavenske trgovinske bilance stalni i rastući deficit. God. 1961. on je dostigao do sada najveću vrijednost od 102 402 miliona dinara, tako da je izvoz iste godine pokrivao samo 62,5% vrijednosti uvoza. Smanjenje trgovinskog deficita i izravnanje naše platne bilance[3]) 1965. god. jedan je od najvažnijih zadataka Društvenog plana 1961—1965. god.

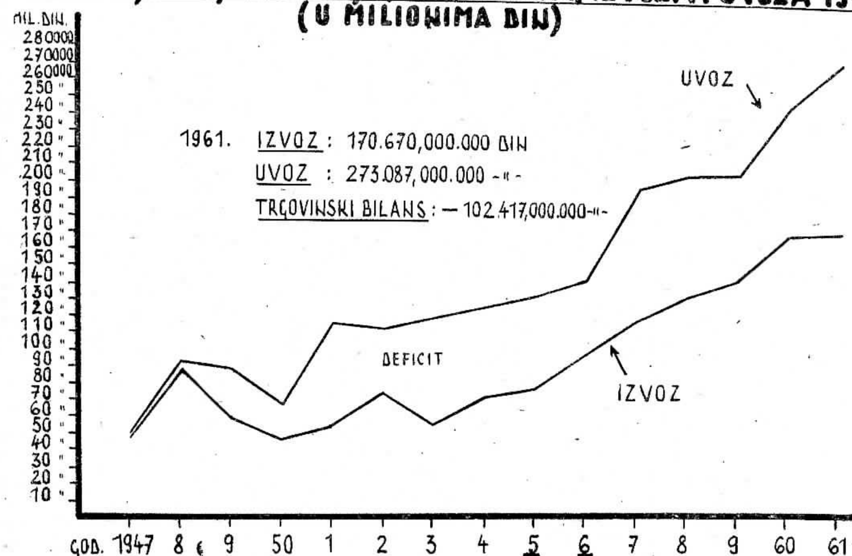
Razvoj jugoslavenske vanjske trgovine

U razvoju jugoslavenske vanjske trgovine od stvaranja stare Jugoslavije do danas možemo razlikovati nekoliko faza.

1. U periodu do svjetske ekonomske krize jugoslavenska vanjska trgovina odlikuje se jakim sirovinskim, naročito poljoprivrednim izvozom. Izvoz poljoprivrednih proizvoda (hrane) rezultat je prije svega manjeg broja stanovnika[4]), njegova nižeg životnog standarda, nepostojanja odgovarajuće prerađivačke industrije, kao i tradicionalne povezanosti s tržištima bivše Austro-Ugarske.

[1]) *Svjetsko tržište* — tržište izvan granica vlastite države.
[2]) *Robni i nerobni promet* treba razlikovati od pojma *saobraćaja*.
[3]) *Platna bilanca* — rezultat je sveukupnog robnog i nerobnog priliva i odliva neke zemlje; nerobni priliv naziva se još i »nevidljivi izvoz«.
[4]) Na teritoriju bivše Jugoslavije bilo je **1949. god.** svega oko **13 577 000** stanovnika.

2. Nakon svjetske ekonomske krize, uz povećani broj stanovnika (15 596 000 1939. god.) i zadržanu ekstenzivnost poljoprivrede, izvoz hrane nema tada onakvo značenje kao ranije. Osnovni izvozni viškovi u čitavom predratnom jugoslovenskom izvozu bili su drvo, žita, stoka i obojeni metali. Trgovinska bilanca imala je i pozitivne i negativne vrijednosti. Uravnoteženost trgovinske bilance više je bila uslovljena ograničavanjem uvoza i niskom unutrašnjom potrošnjom negoli razvojem proizvodnih snaga i stvarnim izvoznim viškovima.



Na skici se dobro vidi pozitivni trend kretanja vrijednosti jugoslavenskog izvoza i uvoza. Posebno su značajne 1955. i 1956. god.; od tada su i izvoz i uvoz počeli ubrzanije napredovati.

Regionalni raspored vanjske trgovine bio je dosta jednostran i ustaljen. Na prvom mjestu dominirala je Evropa jer je stara Jugoslavija sa svojom privredom i vanjskom trgovinom bila idealna komplementarna zemlja industrijski razvijenih evropskih država. Pri tome je značajnu ulogu igrala i blizina Jugoslavije evropskim tržištima. Od prekomorskih partnera najznačajnije su bile SAD, dok SSSR nije uopće bio jugoslavenski vanjskotrgovinski partner.

Nakon oslobođenja vanjska trgovina Jugoslavije poprima sve više nove, bitno različite osobine u odnosu na obim, strukturu i regionalnu orijentaciju.

3. U razdoblju 1945—1955. god. jugoslavenska privreda oporavlja se od ratnih razaranja i razvija u tolikoj mjeri da se kraj tog perioda smatra prekretnicom u našem privrednom životu i vanjskoj trgovini.

Povećanje broja stanovništva (17 519 000 1955. god.), nova struktura potrošnje, jaka urbanizacija, kao i izdaci za narodnu obranu uvjetuju relativno znatan uvoz hrane. Rezolucija Informbiroa stvara velike političke i ekonomske poteškoće, a ogromna ulaganja u ključne objekte (bazična industrija i enrgetika) mogla su dati rezultate tek kasnije. U vrlo teškim uvjetima moraju se uvoziti hrana, neke sirovine i investiciona oprema. Uz još uvijek nedovoljno razvijenu industriju izvoz se u znatnoj mjeri morao oslanjati na prekomjerno iscrpljivanje domaće sirovinske baze (tako su npr. u razdoblju 1949—1951, god. šumarstvo i drvna industrija sudjelovali i do 33% u ukupnoj vrijednosti jugoslavenskog izvoza). Od 1949—1955. god. SSSR i Istočni blok posve izostaju kao naši vanjskotrgovinski partneri, što u vrlo nepovoljnoj političkoj situaciji uvjetuje preorijentaciju na nova tržišta. Nerazvijene zemlje u fazi svog političkog oslobađanja nisu još mogle biti značajniji vanjskotrgovinski partner, kao što to još nisu niti danas. Vanjska trgovina usmjerena je uglavnom prema zapadnim zemljama, što još više pogoršava našu bilancu plaćanja. U poređenju s predratnom situacijom smanjuje se obim izvoza, dok se uvoz povećava, što uvjetuje rastući trgovinski deficit. Međutim, težnja za njegovim uklanjanjem ne ispoljava se više u restrinkciji uvoza, nego u tendenciji za povećanjem izvoza, u kojem sve veću ulogu treba da imaju proizvodi više i visoke obrade.

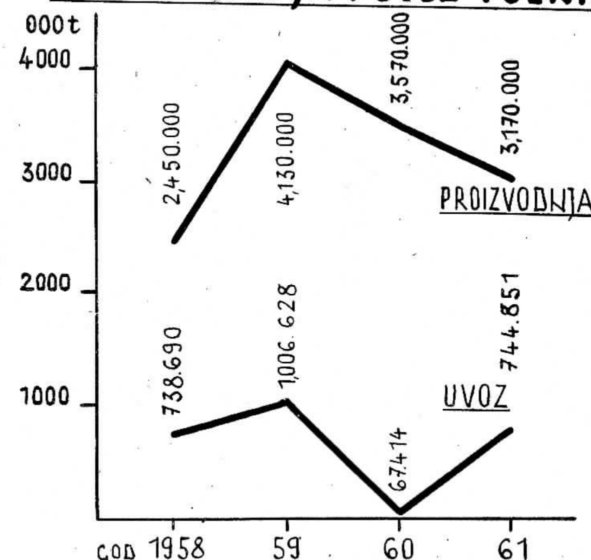
OBIM IZVOZA I UVOZA U RAZDOBLJU 1925 DO 1960. GOD.
(u milijardama dinara po cijenama iz 1955. god.)

	Izvoz	Uvoz	Saldo
1925—1929.	97,2	102,6	— 5,4
1930—1934.	81,4	75,6	+ 5,8
1935—1939.	88,1	80,3	+ 7,8
1947—1951.	57,5	81,6	—24,1
1952—1956.	76,6	121,2	—44,6
1957—1960.	140,2	212,2	—72

4. Četvrto razdoblje jugoslavenske vanjske trgovine od 1956. do 1960. god. doba je njezina najdinamičnijeg razvoja. Vrijednost i izvoza i uvoza znatno prelazi sada predratne brojeve, a trgovinski deficit vrlo je porastao. Najvažnija pozitivna osobina ovog perioda je sve jače učešće industrije i proizvoda visoke obrade u jugoslavenskom izvozu. Već 1953. god. dolazi do pojave jače industrijske proizvodnje, a oko dvije godine kasnije utjecaj industrije počinje se sve više osjećati i u vanjskoj trgovini, tj. izvozu. Jako je sada narastao i uvoz robe široke potrošnje zahvaljujući i prehrambenim i neprehrambenim proizvodima.

U regionalnoj orijentaciji vanjske trgovine dolazi do značajnih promjena. Raste broj vanjskotrgovinskih partnera među novooslobođenim nerazvijenim zemljama. Snabdijevanje sirovinama

vrši se sada direktno kod proizvođačkih zemalja, a ne više preko kolonijalnih matica. U obratnom pravcu na relativno dobru prođu nailazi jugoslavenska industrijska roba, naročito kompleksna investiciona oprema. Poljoprivredni izvoz, usmjeren naročito prema zapadnoevropskim zemljama, počinje nailaziti na sve veće probleme jer te zemlje sve više jačaju svoju politiku agrarnog protekcionizma[1]). Značajno je da se SSSR i Istočni blok sada ponovo javljaju kao vanjskotrgovinski partneri. Prihvaćanje i tog novog tržišta bilo je, osim zbog povoljnijih državno-političkih odnosa, moguće i zbog toga što je zahvaljujući industrijskom razvoju Jugoslavija raspolagala sve većim količinama izvoznih roba namijenjenih svjetskom tržištu.

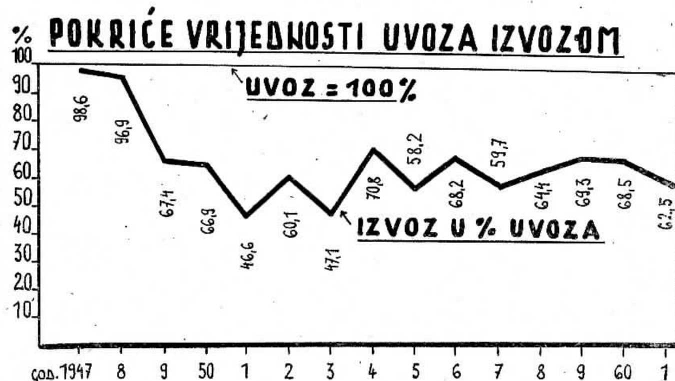


Do 1961. god. jugoslavenska vanjska trgovina ovisila je, naročito u odnosu na pojedine artikle, najviše o unutrašnjoj privrednoj situaciji. Izrazit primjer je uvoz pšenice. Karakteristično je da je uvoz 1960. god. vrlo malen, što je u skladu s vrlo obilnom žetvom 1959. god.

5. Jugoslavenski izvoz i uvoz 1961. god. Novo razdoblje u razvoju jugoslavenske vanjske trgovine definirano je Društvenim planom 1961—1965. god. Ono je počelo s deviznom refor-

[1]) *Agrarni protekcionizam* je pojam koji označava takvu ekonomsku politiku jedne države kojom ona zaštićuje unutrašnje tržište i agrarnu proizvodnju od uvoza poljoprivrednih proizvoda.

mom[1]) početkom 1961. god. Do 1965. god. treba izravnati platnu bilancu. U tom izravnanju najveću će ulogu igrati povećanje izvoza i posebno nerobni priliv, naročito turizam i pomorski prijevoz, dok će trgovinska bilanca ostati i dalje pasivna. Izvoz roba i usluga treba da u narednom periodu raste po godišnjoj stopi od 13,6%, a uvoz po stopi od 10%.



Vrijednosti izvoza neprekidno su ispod vrijednosti uvoza. Zbog toga izvoz pokriva samo jedan dio uvoza. Značajno je da je pokriće uvoza izvozom bilo veće onda kada je obim vanjskotrgovinske razmjene bio manji, tj. u prvim godinama nakon oslobođenja.

IZVOZ I UVOZ PO SEKTORIMA DJELATNOSTI 1961. GOD.
(u tonama i milionima dinara)

	Izvoz			Uvoz			Vrijednosni saldo
	količine	vrijednost	%	količine	vrijednost	%	
Ukupno	5,060.393	170.670	100	6,186.784	273.087	100	—102.417
Industrija	3,679.508	127.449	74,7	5,239.314	234.680	85,9	—107.159
Poljoprivreda	716.192	390.077	22,9	944.085	38.165	14	+912
Šumarstvo	665.239	4.144	2,4	3.385	314	0,1	+3.830

Budući da industrija predstavlja glavnu stavku u našem izvozu i uvozu i po količini i po vrijednosti, treba pobliže istaknuti učešće i pojedinih industrijskih grana u našoj vanjskoj trgovini.

[1]) *Devizna reforma* sastoji se poglavito u ukidanju koeficijenata, koji se u uvozu zamjenjuju carinama, a u izvozu (u nekim slučajevima) s premijama, zatim se uvodi jedinstveni obračunski kurs dolara, dalje se liberaliziraju uvoz i izvoz itd.

Iako u znaku relativno vrlo jakog trgovinskog deficita, jugoslavenska vanjska trgovina ne ispoljava u svim proizvodnim granama i sektorima negativna salda.

UČEŠĆE PROIZVODNIH GRANA INDUKSTRIJE 1961. GOD. U VRIJEDNOSTI IZVOZA I UVOZA (U %) I SALDO (RAZLIKA IZVOZA I UVOZA U MILIONIMA DINARA)

	Izvoz %	Uvoz %	Saldo
Električna energija (MWh)	0,1	—	+ 167
Ugljen i derivati ugljena	0,4	3,0	— 7.447
Nafta i derivati nafte	1,0	1,6	— 2.758
Crna metalurgija	3,6	9,3	— 19.339
Obojena metalurgija	9,0	2,6	+ 8.429
Nemetali	2,5	1,5	+ 125
Metalna industrija	11,8	33,7	— 71.708
Brodogradnja	4,9	0,4	+ 7.129
Elektroindustrija	4,6	5,6	— 7.421
Kemijska industrija	2,6	7,4	— 15.855
Industrija građevinskog materijala	0,2	0,0	+ 329
Drvna industrija	11,5	0,4	+ 18.524
Industrija papira	1,1	1,3	— 1.645
Tekstilna industrija	6,4	11,4	— 20.110
Industrija kože i obuće	2,5	0,1	+ 3.963
Industrija gume	0,1	2,4	— 6.344
Prehrambena industrija	9,4	4,9	+ 2.776
Grafička industrija	0,1	0,2	— 503
Industrija duhana	2,7	0,0	+ 4.594
Filmska industrija	0,2	0,1	— 65

Godine 1961. došlo je do izvjesnog usporavanja jugoslavenskog izvoza. Rezultat je to prije svega unutrašnjih privrednih kretanja. Usporen je razvoj industrije, koja je dosada ostvarivala visoki porast zahva-

ljujući to prije svega velikom volumenu proizvodnje. Međutim, zahtjevi potrošnje za većim asortimanom i boljom kvalitetom odrazili su se nepovoljno na volumen industrijske proizvodnje. Poljoprivredna proizvodnja nije ispunila očekivanja, a apsorpciona moć unutrašnjeg tržišta je povećana. Međutim, kod nekih roba došlo je i do stvaranja zaliha, što je rezultat orijentacije potrošača na skuplja i trajnija potrošna dobra, kao i naviknutost na lako snabdijevanje uvoznim proizvodima. Uz novu deviznu reformu, koja je uvjetovala fazu prilagođivanja, sve se to odrazilo i na usporenje izvoza.

Najznačajnije jugoslavenske izvozne grane 1961. god. bile su stočarstvo (13,4%) vrijednosti izvoza), zatim metalna industrija (11,8%), drvna industrija (11,5%), prehrambena industrija (9,4%) i obojena metalurgija (9%). Navedene grane čine ukupno 55,1% vrijednosti jugoslavenskog izvoza. Posebno značenje imaju pri tome naše klasične izvozne grane — drvna, prehrambena industrija i obojena metalurgija.

Sa svojom d r v n o m i n d u s t r i j o m Jugoslavija se dobro uklapa u međunarodnu podjelu rada. Domaća sirovinska baza još je uvijek dosta povoljna, a potreba za uvozom reprodukcionog materijala vrlo mala. Kod proizvodnje pojedinih asortimana izvozi se i 50% proizvodnje (tako je npr. 1961. god. proizvedeno 570 000 m^3 bukove rezane građe, od čega je izvezeno 285 000 m^3 ili 50% proizvodnje). Perspektive svjetskog tržišta su povoljne, ali samo za finalne proizvode. Jugoslavija treba da i dalje zadrži tržišta SAD i Vel. Britanije, gdje se javlja kao glavni snabdjevač namještajem.

P r e h r a m b e n a i n d u s t r i j a ima također, uz današnje visoko učešće, i povoljne izvozne perspektive. Izvozi se i do 68% proizvodnje pojedinih artikala (npr. mesne konzerve, koje su ujedno i najveća izvozna stavka prehrambene industrije uopće — oko 40%). Najvažnija tržišta jesu zemlje čvrstih valuta. U svojoj proizvodnji prehrambena industrija je nešto više vezana za uvoz reprodukcionih materijala (limovi, žive svinje itd.). Glavni problem izvoza proizvoda prehrambene industrije predstavljaju obim i stabilnost domaće poljoprivredne proizvodnje.

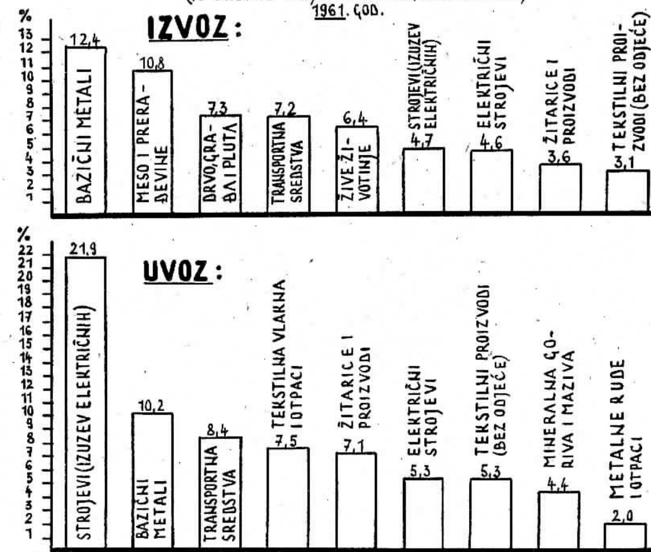
U prvim poslijeratnim godinama o b o j e n a m e t a l u r g i j a bila je jedan od glavnih dobavljača deviza. Međutim, njezino relativno učešće opada jer neki artikli potpuno izostaju s lista izvoza (bakar), dok drugim artiklima opadaju cijene na svjetskom tržištu, npr. olovu, koje je i najvažniji izvozni artikl obojene metalurgije. Izvozi se znatan dio proizvodnje (npr. 75% boksita, 84% antimona regulusa, 54% rafiniranog olova itd.). Iako su svjetske perspektive dosta povoljne, dalje povećanje izvoza može se očekivati najviše od fero-legura i finalnih proizvoda. Reprodukcioni uvoz je znatan, jer ne uključuje samo koks, flotacione reagense itd. nego i manganovu rudu, kositar, aluminij i bakar.

Aluminij ima svakako najpovoljnije perspektive, jer Jugoslavija obiluje i boksitom i elektroenergijom, a nalazi se u blizini Zapadne Evrope, koja je među najvećim svjetskim potrošačima tog proizvoda. Ove tri navedene industrijske grane imaju ujedno i pozitivni neto-devizni efekt.

Među novijim industrijskim granama znatnim se učešćem u izvozu ističu i metalna industrija (11,8%), brodogradnja (4,9%) i elektroindustrija (4,6%). M e t a l n a i n d u s t r i j a (metaloprerađivačka, mašinogradnja i industrija transportnih sredstava) ima u izvozu veliko značenje ne samo po svom učešću nego i perspektivama jer ona mora snabdijevati i druge naše izvozne industrijske grane kvalitetnim proizvodima. Najveće značenje imaju zasada tržišta nerazvijenih zemalja i Istočnog bloka, dok je drugdje istupanje znatno teže. Međutim, proizvodna specijalizacija u Svijetu i kooperacija otvaraju mogućnosti izvoza polufabrikata i fabrikata i na tržišta razvijenih zemalja. Uvoz reprodukcionog materijala za metalnu industriju dosta je znatan, što vrijedi i za elektroindustriju i brodogradnju.

Najvažniji izvozni proizvod e l e k t r o i n d u s t r i j e jesu kablovski materijali (oko 70%), a regionalna orijentacija slična je kao i kod metalne industrije.

B r o d o g r a d n j a također znatno ovisi o uvozu reprodukcionih materijala (čelični lim, elektrooprema itd.), ali ipak pokazuje, za razliku od metalne i elektroindustrije, pozitivni devizni efekat. U razdoblju 1956—1961. god. jugoslavenska pomorska brodogradnja isporučila je 125 brodova sa 686 995 brt, od čega za izvoz 55 brodova sa 378 873 brt, što znači da je preko 50% proizvodnje išlo za izvoz. Kvalitet naše brodo-



U izvozu oko 44% ukupne vrijednosti otpada na pet grupa proizvoda, a u uvozu oko 55%. Uvoz strojeva (bez električnih) najvažnija je pojedinačna stavka i izvoza i uvoza.

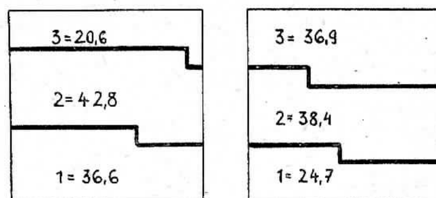
gradnje je na svjetskom nivou, a u plasmanu izvoza zasada nema problema, iako u Svijetu vladaju dosta nepovoljne osobine na tržištu brodskog prostora. Glavni kupci naših brodova jesu i neke industrijski razvijene zemlje s jakom vlastitom brodogradnjom (tako je npr. Švicarska kupila 9 brodova, Poljska 8, Danska 5, Vel. Britanija 3 itd.)

Jugoslavenski uvoz je od 1954. god. u neprekinutom kontinuiranom porastu. Već 1958. god. prešao je 200 milijardi dinara. Visokom uvozu pogoduju njegova liberalizacija[1]), zatim potreba za hranom kao i težnja da se trgovinska bilanca izravnava povećanjem izvoza, a ne restrinkcijom uvoza. Zbog povećane domaće proizvodnje nafte, uvoz je u odnosu na 1960. god. smanjen jedino u sektoru proizvoda »goriva i maziva« a zbog povećane proizvodnje umjetnih gnojiva i na sektoru »kemijski proizvodi«.

Naš najvažniji uvoz odnosi se na proizvode metalne industrije (33,7%), tekstilne industrije (11,4%), crne metalurgije (9,3%), ratarstva (8%) i kemijske industrije (7,4%), što čini ukupno 69,8% ukupnog uvoza. Velika potreba za investicionom opremom, reprodukcionim materijalom i hranom tumače ovakav volumen i strukturu uvoza. U svim navedenim granama imamo negativnu trgovinsku bilancu. Uvoz hrane (pšenica, šećer, masnoće), u čemu se naročito ističe pšenica, jako opterećuje našu trgovinsku bilancu.

STRUKTURA IZVOZA PO STEPENU OBRADE (u %)

1956. 1961.



1 - NEOBRAĐENI PROIZVODI
2 - PROIZVODI OBIČNE PRERADE
3 - " VISOKE "

Razvoj izvoza po stepenu obrade pokazuje vrlo pozitivna kretanja jer opada izvoz neobrađenih proizvoda, a raste izvoz visoke prerade, koji već čine preko 1/3 ukupne vrijednosti jugoslavenskog izvoza.

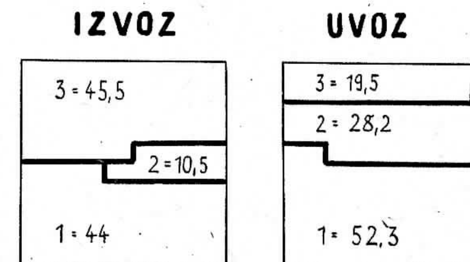
Izvoz i uvoz po stepenu obrade ne mogu se još uvijek smatrati najpovoljnijim jer proizvodi visoke prerade čine još uvijek samo 36,9% ukupnog izvoza, ali se jasno ističu pozitivne tendencije (16,7% 1953. god.).

[1]) Liberalizacija uvoza — posvemašnje uklanjanje ili svođenje na najmanje moguću mjeru različitih ograničenja kod uvoza (dozvole, kontingenti itd.).

Vanjskotrgovinska aktivnost neke zemlje ovisi danas sve više o njezinom što uspješnijem uklapanju u međunarodnu podjelu rada. Pri tome se u orijentaciji izvoza mogu razlikovati dvije različite koncepcije.

STRUKTURA IZVOZA I UVOZA PO NAMJENI PROIZVODA 1961.

(u %)



1 - PROIZVODI ZA REPRODUKCIJU (SIROVINE, GORIVA, GOTOVI PROIZVODI ZA REPRODUKCIJU itd.)
2 - PROIZVODI ZA INVESTICIJE (STROJEVI, TRANSPORTNA SREDSTVA itd.)
3 - PROIZVODI ZA ŠIROKU POTROŠNJU (HRANA, TEKSTIL, MEDICINSKI PREPARATI, itd.)

Struktura izvoza po namjeni proizvoda nije još najpogodnija jer proizvodi za investicije zauzimaju svega oko 11%, dok ostatak otpada na proizvode za reprodukciju i široku potrošnju, u čemu su u znatnoj mjeri zastupane i sirovine. U uvozu se naročito ističu proizvodi za reprodukciju.

Prvo, moguća je težnja za što većim brojem izvoznih stavaka (što šira nomenklatura) i što većim brojem tržišta, s relativno manjom volumioznošću izvoznih roba i manjim udjelom u ukupnoj vrijednosti izvoza. Ovakva orijentacija smanjuje, doduše, riziko plasmana roba i povoljnosti tržišta, ali se nepovoljno odražava na specijaliziranu proizvodnju visoke obrade, koja se mnogo bolje uklapa u međunarodnu podjelu rada. Druga težnja ima suprotne tendencije.

Međutim, u svakom slučaju Jugoslavija treba da vodi računa o ovim uvjetima:

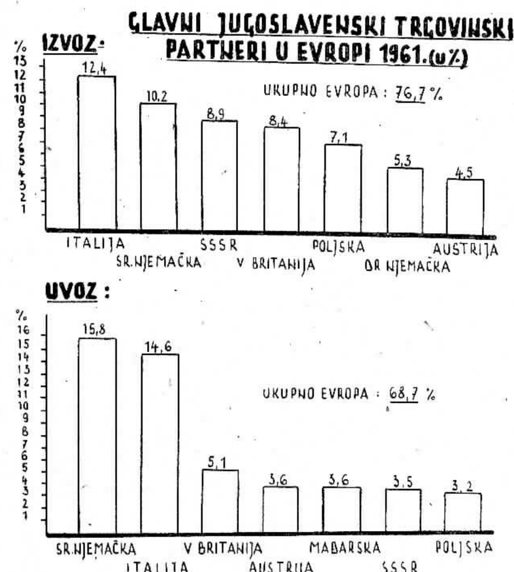
a) treba da se prije svega orijentira na onu proizvodnju u kojoj, u skladu sa sirovinskom bazom, imamo pred drugima i neke naročite prednosti (drvo, boksit);

b) važna su naslijeđena iskustva u granama u kojima smo se vrlo brzo afirmirali na svjetskom tržištu (brodogradnja);

c) nerazvijene zemlje osjećaju veliku potrebu za uvozom kompleksnih industrijskih postrojenja i izvođenjem investicionih radova uopće na osnovu kreditnih aranžmana;

d) veliko značenje može imati i proizvodna kooperacija ne samo u bilateralnoj razmjeni nego i radi izvoza na treća tržišta;

e) na osnovu izvanrednih prirodnih i kulturno-historijskih atraktivnosti inozemni turizam ima ogromno značenje za »nevidljivi« izvoz« i izravnanje platnog deficita.



Glavni jugoslavenski trgovački partneri nalaze se u Evropi. Ističu se naročito Italija i SR Njemačka, na koje ujedno otpada i oko 80% naše razmjene sa Zajedničkim evropskim tržištem. Velika Britanija je najvažniji partner među zemljama Slobodnog evropskog tržišta, a SSSR među državama SEV-a. Vidimo da je izvoz mnogo jednoličnije raspoređen nego uvoz, u kojem veoma dominiraju SR Njemačka i Italija.

Regionalna orijentacija jugoslavenske vanjske trgovine

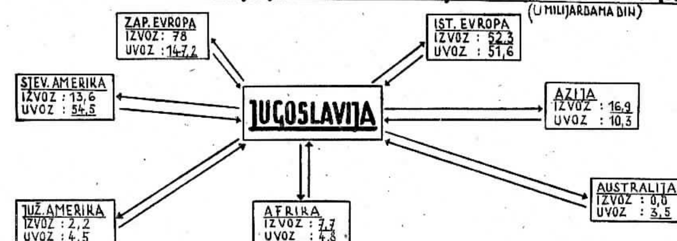
Godine 1962. Jugoslavija je imala ugovorene trgovinske odnose sa 80 zemalja. Samo u 1961. god. sklopljen je i obnovljen 191 privredni sporazum sa 54 zemlje. Podijeljenost Svijeta na ekonomske blokove odražava se negativno na našu vanjsku trgovinu. Prema klasifikaciji Instituta za spoljnu trgovinu (Beograd 1961) Jugoslavija ima najveći obim razmjene sa Zapadnom Evropom, Istočnom Evropom i Sjevernom Amerikom.

Evropa je naš najvažniji vanjskotrgovinski partner sa 76,7% vrijednosti ukupnog izvoza i 67,8% vrijednosti ukupnog uvoza. Ovdje se nalaze naši najvažniji vanjskotrgovinski partneri uopće.

R a s p o r e d t r g o v i n s o g d e f i c i t a vrlo je nepovoljan jer se u najvećoj mjeri odnosi na Zapadnu Evropu i Sjevernu Ameriku (SAD, Kanada), tj. na tržišta čvrstih valuta.

Najveće probleme u svojoj vanjskoj trgovini Jugoslavija nailazi na Zajedničkom evropskom tržištu. Najveći dio razmjene s tim tržištem

otpada na SR Njemačku i Italiju, s kojima imamo i najveći deficit. Diskriminatorski odnos Zajedničkog evropskog tržišta prema trećim zemljama posebnim carinama i drugim oblicima zaštite pogađa naročito i Jugoslaviju. Oko 50% našeg izvoza na to tržište čine prehrambeni proizvodi, pića i duhan, koji svi dolaze pod udar agrarnog protekcio-



Najjaču trgovinsku razmjenu i najveći deficit ima Jugoslavija sa Zapadnom Evropom. Na drugom mjestu je Istočna Evropa, dok je učešće ostalih kontinenata relativno vrlo malo. To nas upućuje na jaču orijentaciju i prema tim tržištima, koja uglavnom predstavljaju nerazvijene zemlje.

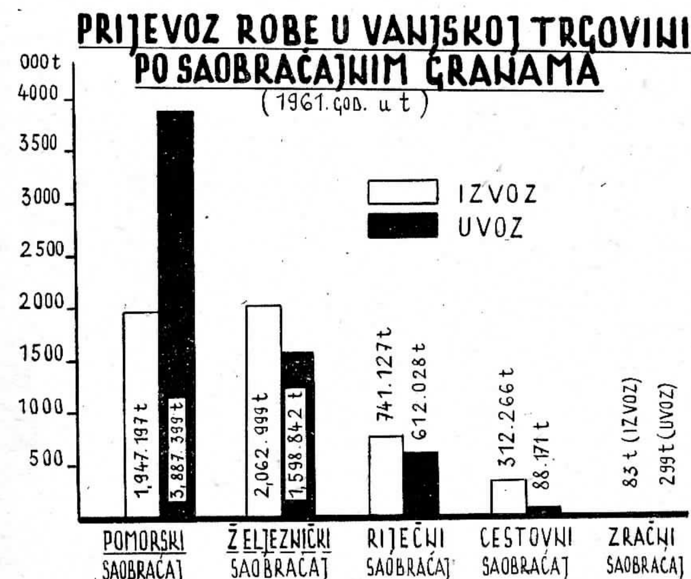
nizma. Eventualni ulazak i Velike Britanije u Zajedničko evropsko tržište još će više otežati plasman naših poljoprivrednih proizvoda. Naš trgovinski deficit sa zemljama Slobodnog evropskog tržišta nije tako izrazit. Na tom tržištu najvažniji nam je partner Velika Britanija, na koju otpada oko 50% robne razmjene s tim tržištem u cjelini. Izvoz naših prehrambenih proizvoda i ovdje se otežava zbog specijalnih aranžmana među zemljama članicama (npr. između Velike Britanije i Danske, što ugrožava naš izvoz bekona itd.). Postepeno ukidanje carina i za industrijsku robu među državama članicama otežava naš plasman tekstilnih proizvoda i namještaja.

S Istočnom Evropom (zemlje SEV-a) Jugoslavija ima aktivnu trgovačku bilancu i povoljnu strukturu razmjene jer su u izvozu industrijski proizvodi zastupani sa oko 75%, a u uvozu znatan dio čine sirovine i reprodukcioni materijali, čime se rasterećujemo tog uvoza sa tržišta čvrstih valuta.

Po obimu vanjske trgovine na prvom mjestu među našim partnerima izvan Evrope, a i u apsolutnim mjerilima, nalaze se SAD (obim razmjene 65 318 miliona dinara), dok je u Evropi na prvom mjestu Italija (obim razmjene 60 918 miliona dinara).

O d n o s i s I t a l i j o m razvijaju se vrlo povoljno nakon rješenja tršćanskog pitanja. Struktura razmjene za nas je dosta nepovoljna jer 80% našeg izvoza čine prehrambeni i sirovinski proizvodi, a pored toga Italija nije u dovoljnoj mjeri liberalizirala naš uvoz. God. 1961. Jugoslavija je bila na šestom mjestu u talijanskom izvozu i tek na osamnaestom mjestu u talijanskom uvozu. Međutim, u nekim proizvo-

dima Jugoslavija je najvažniji snabdjevač talijanskog tržišta (preko 75% talijanskog uvoza željezničkih pragova, kudjelje, cinkova praha, ovčjeg mesa, 40—75% drvenog ugljena, rezane građe lišćara, boksita, ogrjevnog drveta itd.). Dobrosusjedski odnosi odražavaju se i u pograničnom saobraćaju i robnom prometu (11% ukupnog jugoslavenskog izvoza u Italiju odvija se u okviru pograničnog prometa). God. 1961. zabilježeno je u pograničnom saobraćaju 4 576 022 prijelaza Jugoslavena i 2 891 076 prijelaza talijanskih građana preko granice. Između jugoslavenskih i talijanskih poduzeća postoji i proizvodna kooperacija (44 jugoslavenska i 56 talijanskih poduzeća). Među njima najvažnija je suradnja automobilskih tvornica »Fiat« i »Crvena zastava«. U Beogradu i Milanu postoje i mješovite privredne komore koje okupljaju nekoliko stotina jugoslavenskih i talijanskih proizvodnih poduzeća.



Od ukupno prevezene robe u vanjskotrgovinskoj razmjeni, koja iznosi oko 11 miliona t, najvažniji je pomorski saobraćaj, naročito u uvozu. Karakteristika je ostalih grana, osim zračnog saobraćaja, da je količina izvezene robe veća nego uvezene.

U prijevozu robe u vanjskoj trgovini najveće značenje ima pomorski saobraćaj, a za njim, ali u manjoj mjeri željeznički, riječni i cestovni saobraćaj, dok je prijevoz robe u zračnom saobraćaju zastupan posve neznatno. Ukupna količina prevežene robe u jugoslavenskoj vanjskoj trgovini 1961. god. iznosi 11 247 723 t (izvoz 5 060 939 t, uvoz 6 186 784 t). To iznosi 648 086 t više nego 1960. god., a povećanje se odnosi prvenstveno na uvoz robe.

IZVORI I LITERATURA

1. »Godišnji pregled privrede za 1961. god.« (I i II dio — Pregled svjetske i unutrašnje konjunkture i vanjske trgovine FNRJ — Institut za spoljnu trgovinu, Beograd 1961).

2. »Statistika spoljne trgovine FNRJ za 1961. god.« (Savezni zavod za statistiku — Beograd 1962).

3. Barbalić: »Jugoslavenska spoljna trgovina 1961. god.« (»Problemi spoljne trgovine i konjunkture« — Institut za spoljnu trgovinu, Beograd 1962).

4. Begić: »Neki aspekti strukture jugoslavenskog izvoza« (»Ekonomski pregled« — 8/1962).

5. Čehovin: »Ekonomski odnosi Jugoslavije s inozemstvom« (»Kultura« — Beograd 1960).

6. Krajger: »Osnovne karakteristike i problemi spoljne trgovine i privredne suradnje s inostranstvom« (skripta, »Ekonomski fakultet, Ljubljana 1961).

7. Mihajlov: »Uloga klasičnih izvoznih grana u jugoslavenskoj vanjskoj trgovini« (»Problemi spoljne trgovine i konjunkture« — Institut za spoljnu trgovinu, Beograd 1962).

8. Pertot: »Yugoslav foreign trade« (»Jugoslavija« — Beograd 1960).

9. »Glasnik« — organ Savjeta za sopljnu trgovinu Savezne privredne komore (za godinu 1961 i 1962).

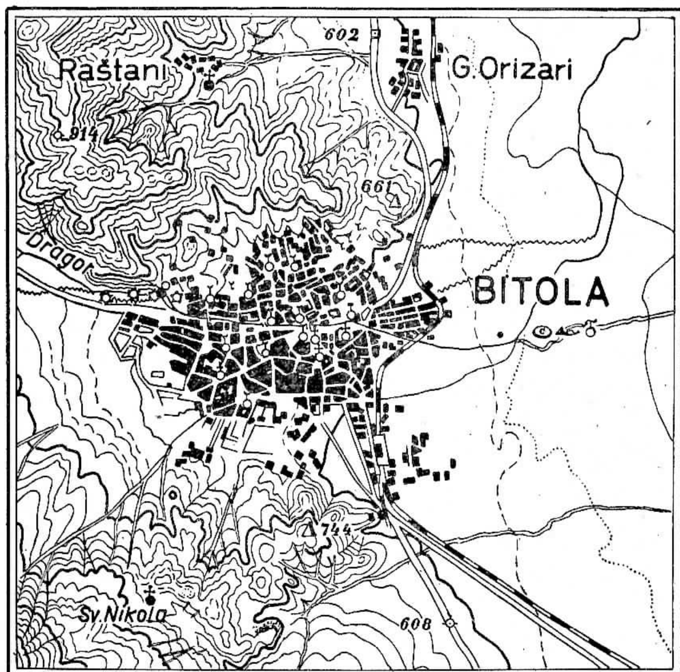
Jovan F. Trifunoski

BITOLA

GEOGRAFSKE ODLIKE I ZNAČAJ

I. Uslovljenost položaja

Kao u svakom gradu, tako su i u Bitoli geografski položaj odredili različiti faktori. Bitola leži u jugozapadnom delu prostrane Bitolsko-prilepske kotline, na ivici kotlinske ravni (577 m) s istoka i padine planine Peristera (2 608 m) s jugozapada. Na tom mestu izlazi sa zapada đavatska udolina, prelazeći u pomenutu kotlinu.



Topografski položaj Bitole i karta reljefa njegove bliže okoline



Panorama Bitole; vide se još brdo Iraklis i jedan deo padine Peristera

Veći deo Bitole je oko reke Dragora, desne pritoke Crne. Korito Dragora je ozidano i njegove obe strane prate dugački kejovi. Kroz južni deo Bitole teče rečica Kuru Dere. Oko Dragora, zatim između njega i Kuru Dere leži najlepši i najveći deo varoši. Kada se Bitola posmatra sa nekog bližeg brda, u njoj se vidi mnogo zelenila.

Bitolsko-prilepska kotlina jedina je prostrana nizija Zapadne Makedonije i čvorište saobraćaja velikog značenja. A Bitola je jedan od tih čvorova, najvažniji između oblasti na severu i istoku, sliva Crnog Drima i Arbanije na zapadu, i oblasti Jegejskog primorja na jugu. Zato se u Bitoli stižu putovi: sa zapada iz Prespe i Ohrida, sa severozapada iz Demir Hisara i Kičeva, sa severa iz Prilepa i Skopja, s istoka iz Marijova, s juga iz Lerina i Kostura i s jugoistoka iz Soluna. Iz Bitole polaze i železničke pruge u pravcu jugoistok (od 1894) i sever (od 1935).

Bitola je u prošlosti imala i veliko strategijsko značenje. Zato što je prelazna tačka za glavni saobraćaj Zapadne Makedonije nju je trebalo i braniti. Oko Bitole, naročito s juga i severa, nalaze se uzvišenja, s kojih se moglo dominirati nad bližom okolicom današnje varoši. A nedaleko od Bitole u okolnim selima postojale su i specijalne tvrđave. Njih je bilo u Đavatu na zapadu, u Oreovu kod Suvodola na istoku, u Gradešnici na jugu, u Sekiranu na severu itd.

Ležeći u saobraćajnom pogledu na dosta podesnom mestu, zatim na međi oblasti koje se privredno razlikuju, Bitola se još u srednjem veku, a naročito za vreme duge turske vladavine, razvila u gradsko

naselje većeg značenja. Zahvaljujući položaju u dosta bogatoj okolici, ona je postala glavno ekonomsko središte Zapadne Makedonije. U njemu je veliki tržišni centar za prostranu Bitolsko-prilepsku kotlinu i za okolne oblasti, naročito za one na zapadu. Bitola je rano dobila značajnu ulogu i kao upravno-kulturni centar.

II. Prošlost i ekonomsko-društveni uslovi

Prirodno-geografski elementi jedan su od faktora koji su uslovili postanak Bitole. Ali društveno-istorijski faktori izazvali su njegovo jačanje ili povremeni zastoj i opadanje u njegovom razvitku.

Od predslovenskih naselja na teritoriji Bitole svoje tragove je do danas ostavila poznata antička H e r a k l e j a (Heraclea), koja potiče još iz IV veka pre naše ere. Zahvatala je uglavnom zemljište koje leži južno od današnjeg grada u podnožju brda Iraklis, idući prema selu Bukovu. Zbog svoje strategijske uloge Herakleja je za vreme rimske vladavine jednim delom bila i utvrđeno naselje. Bila je važna stanica na poznatom putu Via Egnatia. Ali direktnog kontinuiteta između antičke Herakleje i Bitole nema. Herakleja je bila uništena tako da se dalje od VI veka ona više ne pominje.[1])

Zbog toga su slovenski doseljenici našli pomenutu Herakleju već u ruševinama. Za svoje naselje oni su izabrali zemljište nešto severnije oko reke Dragora. Sloveni su novoosnovanom naselju dali svoje ime. U pisanim izvorima Bitola se prvi put pominje 1014. godine. Te se godine nalazila u slovenskoj Samuilovoj državi. Tada je vizantijski car Vasilije u borbi protiv cara Samuila prodro u njegovu državu, osvojio Bitolu i okolna mesta. Bitola je tada bila stolica i posebne episkopije.

Krstaški putopisac V i l j e m T i r s k i navodi 1169. godine Bitolu kao bogato i važno naselje u predelu Pelagonije. Posebno ističe da taj grad narod zove Bitola. Po svemu izgleda da je tada Bitola pretežnije bila agrarno-obrtničko naselje. Njezina okolica nije bila baš gusto naseljena. Grad i okolica pretežno su bili slovenski, naročito za vladavine Vukašina i Marka. Do našeg vremena nije u Bitoli ništa ostalo iz srednjeg veka.

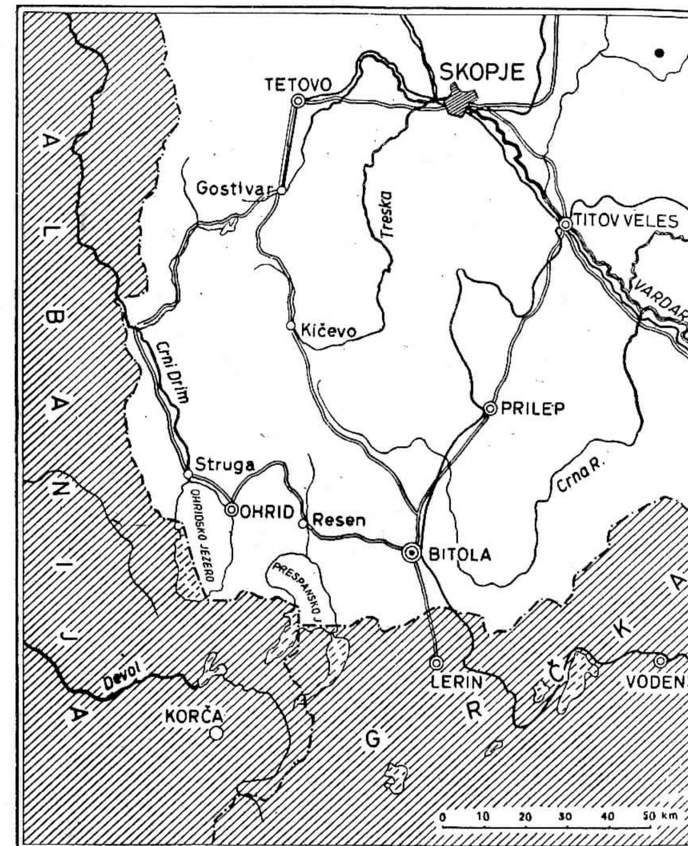
Pod tursku vlast Bitola je pala nakon smrti Kraljevića Marka 1395. godine. Nesumnjivo je Bitola još u XV veku bila znatna trgovačka varoš. Godine 1417, pri zaključivanju novog trgovinskog ugovora sa sultanom, mletački poslanik J o v a n D i e d o tražio je da sultan oglasi za slobodne one trgovačke putove kojima su karavani putovali u Drač, Lješ i druga mesta da u njima menjaju olovo i druge proizvode za so i raznu mletačku robu. Nema sumnje, jedan deo te trgovine mogao je ići i od Bitole prema Draču.

U XV veku Bitola je bila značajna i kao važno tursko vojno uporište. To se vidi iz mletačkog izveštaja, koji, između ostalog, navodi kako je sultan Bajazit II prošao kroz Bitolu (Monasterio) kad je 1492.

[1]) Po široj okolici Bitole nalazi se mnogo ostataka iz antičkog doba: tvrđava, groblja, cigle, delovi vodovodnih cevi, delovi posuđa, novac i drugo.

godine polazio na Himeriote i kad se vraćao. Iz Bitole su Turci naročito preduzimali pohode na još nepokorenu Arbaniju. Tada se u ovaj grad naselilo dosta turskih doseljenika.

Položaj Bitole u odnosu na okolna gradska naselja



U XVI veku Bitola je, izgleda, bila i znatna trgovačka varoš. Trgovačka važnost bila je u tome što je Bitola bila u sredini plodne prostrane okolice i što je ležala na čuvenom rimskom Egnatijskom putu. Pomenuti stari put preko Ohrida i Bitole za vreme Turaka spajao je Arbaniju od Drača na zapadu sa Solunom i Carigradom na istoku.

Putopisac mletačkog poslanika A. B e r n a r d a (1591) beleži o Bitoli da je dobro naseljena varoš i da, prema obaveštenjima u Bitoli ima samo 15 000 kuća. Varoš je tada bila otvorena bez tvrđave. Bitolci su trgovali žitom, voskom, vunom i kožama. Prisustvo mnogih Jevreja (200 domova) pokazuje da je Bitola u to vreme bila znatna varoš jer su se Jevreji u XVI veku javljali baš u velikim trgovačkim varošima. Još nam Bernardov putopisac beleži da u Bitoli ima bezistan, karavanseraj i neka turska viša upravna škola.

Izgleda da je u Bitoli u XVI veku bilo i Slovena-Makedonaca bogatih ljudi. Troškom kir-Mihaila Petkovića iz Bitole »ispisan« je bio manastir u selu Slimnici (1607), a na manastirskom zidu bio je lik Kunena (umro 1599), sina pomenutog kir-Mihaila i žene mu Stojne.

U XVII veku Bitola se javlja kao jedan od najvažnijih gradova u južnom delu naše zemlje. Doktor E. B r a u n (1669) zove je »veliko i dobro naseljeno mesto u veoma lepom položaju«. Kratak, zbijeni opis Bitole u drugoj polovici XVII veka pruža i turski geograf H a d ž i - K a l f a. On je zabeležio i ovu zanimljivost s obzirom na privredu bitolskog kraja: pamuk je najčuveniji proizvod ove varoši i njegove okolice.

Opširniji opis Bitole toga vremena daje poznati E v l i j a Č e l e - b i j a. On navodi da je Bitola bila velika i bogata trgovačka varoš. Varoš bez tvrđave nalazila se u polju na reci, preko koje je vodilo deset drvenih i kamenih mostova. Bila je puna prijatne svežine i hladovine. Oko Bitole bilo je toliko bašta, drveta i vrtova da se kuće nisu mogle videti dok se ne uđe u samu varoš. Čelebija nam je pružio još ove podatke o Bitoli. Varoš ima 21 mahalu, oko 3 000 jednokatnih i dvokatnih kuća. Sem toga ima 70 džamija, 9 medresa, 900 dućana, 40 kafana i vrlo dobar bezistan. U Bitoli su se tada nalazili i učeni ljudi. Uopšte, Bitola je u XVII veku bila i jedan od najvažnijih muslimanskih centara.

U doba poznatog austro-turskog ratovanja krajem XVII veka i nakon njega nastala su velika gonjenja hrišćana u Turskoj zbog njihovog nastojanja i učešća u akcijama hrišćanskih sila protiv Turske. Zbog toga je tada opustelo dosta naselja i u Bitolsko-prilepskoj kotlini s obzirom na to što su ležala na putovima kojima su se kretale glavne vojske. Tada su bili česti i arnautski pljačkaški upadi. Tako je krajem XVIII veka Bitola bila dosta opala. Kroz znatan deo XVIII veka ona je tek nekako životarila.

Ponovo je Bitola ojačala u stanovništvu i trgovini tek pred kraj XVIII veka. Tada su Turci i Arbanasi 1788. godine uništili naprednu i veliku cincarsku varoš Moskopolje. Dosta izbeglih Moskopoljaca, uglednih trgovaca, doselilo je u Bitolu i njezinu okolicu. Ti preduzimljivi ljudi izdigli su Bitolu do velikog trgovačkog značenja. Zbog toga baron B o ž u r računa da je u Bitoli 10 000—12 000 stanovnika. H. P u - k v i l á računa da je u Bitoli 15 000 hrišćana, muslimana i mnogo mojsijevaca. I tada je Bitola trgovala raznim sirovinama.

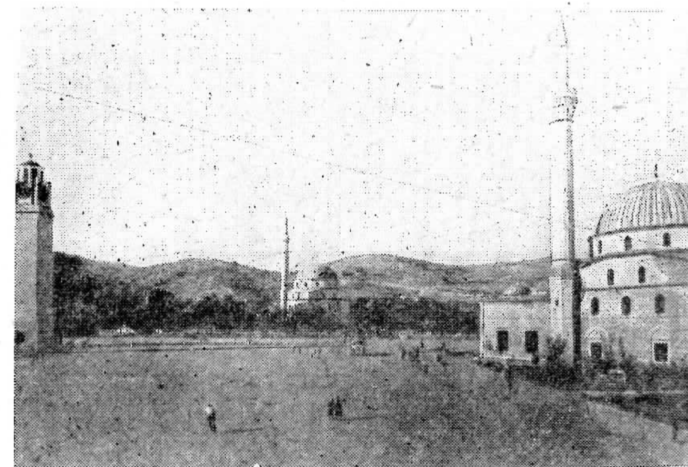
U narednom, XIX veku Bitola je sve više i više napredovala u trgovini, zanatstvu i broju stanovništva. Posle savlađivanja pobunjenih Arbanasa 1829—1830. godine, kojom je prilikom dolazio u Bitolu ondašnji veliki vezir Rušid-paša, grad je postao glavno administrativno-upravno središte, sedište velikog rumelijskog vilajeta[2]). A m i B u e (1835) računao je da Bitola ima 40 000 stanovnika. Pokrivena čaršija imala je 2 150 dućana. Trgovci raznih tkanina imali su posebnu čaršiju sa 86 dućana. Muslimani su imali 11 džamija, a pravoslavni 1 manastir. Kuće i dućani bili su većinom od drveta. Glavni trgovački putevi iz Soluna, Drača, Skadra, Prizrena, Skopja sticali su se u Bitoli. Ona je tada imala još priličnu tranzitnu trgovinu i važnu vojničku ulogu.

[2]) Rumelijski vilajet bio je velik 27 300 kvadratnih kilometara, a imao je pet sandžaka: bitolski, srbički, debarski, korčanski i elbasanski.

M i l e r (1838) i H a n (1868) smanjuju broj stanovništva u Bitoli na 33 000—34 000. F. J u k i ć pominje da Bitola trguje sa Solunom i da u njoj Austrijanci imaju svoj vicekonsulat. Grk N i k o l a i d i (1859) računa da Bitola ima 45 000 stanovnika. Po ovom putopisu dućani su u Bitoli bili puni noviteta iz Londona, Beča, Mletaka i Pariza. Varoš je uopšte bila veoma napredna. Prema turskim tevterima Bitola je 1889. godine imala 5 394 kuće sa 31 257 stanovnika (9 500 muslimana, 17 500 hrišćana, ostalo mojsijevci). V. K n č o v (1900) računao je da Bitola ima 37 000 stanovnika. U ekonomskom i kulturnom pogledu tada je Bitola bila ispred Skopja.

U toku XIX veka kuće i dućani u Bitoli bili su većinom od drveta i zato je varoš tada često stradala od požara. Poznata su dva velika požara. Jedan je bio 1835. godine, kada je uništeno 2 000 različitih zgrada. Drugi veliki požar desio se 4 avgusta 1863. Tada je, prema pisanju beogradskog lista »Svetovid«, u Bitoli izgorelo 1 800 dućana i 1 230 kuća.

Ali i pored svega toga u toku celog XIX veka pa do kraja turske vladavine 1912. godine Bitola je bila g l a v n a v a r o š u M a k e d o n i j i. Stanovništvo je neprestano raslo doseljavanjem Makedonaca, Cincara, Turaka, muhadžira iz Srbije i Bosne. Iz Soluna i Beča ovamo je dovožena roba za Lerin, Kostur, Prespu, Ohrid, Korču i Arbaniju. U Bitoli su se sticale i sirovine s raznih strana i izvozile preko Soluna u inostranstvo. Na veliki trg, održavan svakog ponedeonika, dogonilo se: iz prilepskog kraja, Morihova i Debra sir, maslo, stoka; iz Ohrida i Prespe riba, voće; iz predela na jugu vino itd. Značenje Bitole dosta je pojačala i železnička pruga Solun—Bitola.



Glavni trg u središnom delu Bitole proširen posle drugog svetskog rata sa zgradama koje imaju kulturno-istorisku vrednost

Posle turskog poraza u balkanskom ratu 1912. godine, kada su Turci defintivno napustili Bitolu, ona postaje izrazito granični grad. Državna granica prema Grčkoj povučena je na 13 kilometara južno od grada. Pomenutom granicom bio je ovaj veliki grad odvojen od svog ranijeg zaleđa i putova koji su vodili na jug i jugoistok. Slično je delovala i granica prema Arbaniji na zapadu. Granice su prekinule stari put pravca Drač—Ohrid—Bitola—Solun. Zbog toga je Bitola odmah posle 1912. godine počela da opada. Brzo nakon toga otpočeo je i prvi svetski rat. Tada su Bitola i mnoga okolna naselja pretrpela velika razaranja.

Posle prvog svetskog rata, u kapitalističkoj Jugoslaviji ekonomsku snagu Bitole mnogo je kočila blizina pomenute jugoslavensko-grčke granice. Ona je smanjila makroregionalnu gravitacionu sferu grada. Bitola je tada bila u fazi stalne stagnacije. U drugom svetskom ratu Bitola je bila važna tačka narodnog otpora protiv zavojevača u borbi za slobodu u narodnoslobodilačkom pokretu.

Po oslobođenju, krajem 1944. godine, s korenitim društveno-ekonomskim promenama u našoj zemlji, Bitola ulazi u nov život i postaje glavno središte južnog dela naše države. Za kratko vreme u Bitoli su porasle njegove funkcije — industrijska, upravno-administrativna i kulturna. Zbog svega toga grad, iako je u blizini državne granice, prilično brzo napreduje. Posle Skopja danas je Bitola politički, kulturno i ekonomski najvažniji centar NR Makedonije.

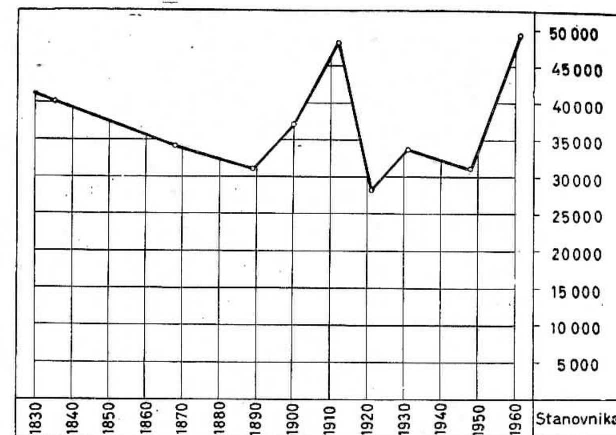
III. Demografski razvoj

Porast i opadanje broja stanovnika u Bitoli u tesnoj je vezi s privredno-društvenim promenama. Određenije znamo o brojnom stanju stanonika i kuća u Bitoli tek od kraja XVI veka.

Tabla br. 1.

Godina ili vremenski period	Broj kuća (domaćinstava)	Broj stanovništva
1591.	oko 1 500	oko 9 000
druga polovina XVII v.	„ 3 000	„ 18 000
kraj XVIII v.	„ 2 000	„ 12 000
1835.	„ 6 600	„ 40 000
1868.	„ 5 600	„ 34 000
1889.	„ 5 390	„ 31 257
1900.	„ 6 100	„ 37 000
1912.	———	48 370
1921.	———	28 418
1931.	———	33 024
1948.	———	31 131
1953.	———	37 564
1961.	———	49 101

Broj stanovništva u Bitoli u toku poslednja tri i po veka nije bio u stalnom rašćenju. Od kraja XVI do kraja XVII veka pomenuti broj je postepeno rastao. Za tu periodu, dugu oko sto godina, broj stanovništva se udvostručio. Krajem XVII i na početku XVIII veka došlo je do naglog opadanja stanovništva u Bitoli. Tek od kraja XVIII veka počelo je ponovno rašćenje. To je rašćenje s neznatnim prekidima trajalo uglavnom do kraja turske vladavine. Tada se Bitola uvećava i brojem stanovnika i brojem kuća. U pomenutoj periodi, dugoj nešto preko sto godina, stanovništvo Bitole uvećalo se za oko 36 000 duša.



Kretanje ukupnog broja stanovništva Bitole

Nakon oslobođenja od Turaka i u toku prvog svetskog rata stanovništvo Bitole naglo se smanjilo. Zbog toga je popis iz 1921. godine označio u Bitoli oko 20 000 stanovnika manje prema stanju iz 1912. godine. To čini prosečno godišnje opadanje od oko 2 500 stanovnika. Zatim ponovo nastaje period postepenog rašćenja broja bitolskog stanovništva. Pomenuti priraštaj, iako je bilo iseljavanja muslimana, dosta je pojačan posle drugog svetskog rata. Samo od 1953. do 1961. godine porast je iznosio 31%. Rašćenje grada bilo je tada najveće. Prosečan godišnji porast iznosio je oko 1 500 stanovnika. Pomenuti porast uglavnom je posledica osnivanja industrije: fabrike su izazvale nagli priliv radnika i službenika. Godine 1961. Bitola je po broju stanovnika bila na drugom mestu u NR Makedoniji i na četrnaestom mestu u Jugoslaviji. Po tempu sadašnjeg demografskog razvoja Bitola je dosta dinamičan grad.

U novim društveno-ekonomskim prilikama Bitola ide putem još jačeg ekonomskog razvitka. Mehanizacija i hemizacija poljoprivrede stalno oslobađaju nove hiljade makedonskih seljaka. Oni će znatnim delom preseliti u Bitolu. Zbog toga će porast ovog grada teći paralelno s razvitokm proizvodnih snaga. Do 1985. godine predviđa se da će grad imati 65 000 stanovnika. Povećavanje broja stanovništva imaće za posledicu i veće teritorijalno širenje grada.

Bitola je u svojoj prošlosti bila dosta privlačna ne samo za Makedonce već i za predstavnike ostalih narodnosti. Tako je grad postao

mnogonacionalan. Uglavnom u toku XVIII, XIX i u prvoj polovini XX veka u njemu su, pored Makedonaca, živeli: Turci, Jevreji, Grko-Cincari, Arbanasi i Cigani. Pre oslobođenja od Turaka računalo se da Bitola ima 3 800 turskih i arbanaskih, 3 000 makedonskih, 1 000 cincarskih, 200 grčkih kuća itd.

Srednjovjekovno slovensko stanovništvo Bitole bilo je od početka turske vladavine mahom raseljeno i uništeno. Današnji Makedonci naseljavali su se krajem XVIII, a najjača naseljavanja izvršila su se u drugoj polovini XIX veka, te posle prvog i drugog svetskog rata. Doseljenici potiču pretežno iz sela bitolske i prilepske okolice, a ima ih i iz ostalih okolnih manjih gradskih naselja i njihovih planinskih sela. Posle oba svetska rata Bitola je primila i mnogo Makedonaca izbeglica iz oblasti u Grčkoj (iz okolice Lerina, Kostura i Vodena).

Najstarije bitolsko stanovništvo svakako predstavljaju Turci. Među njima je do nedavno bilo porodica i rodova čiji su se preci doselili u Bitolu prije trista i više godina. Ali među bitolskim turskim stanovništvom nije bilo mnogo pravih Turaka Azijata. U ovdašnje Turke brzo su se pretapali muslimanski Arbanasi, zatim poislamljeni Makedonci (Torbeši) i bosanski muhadžiri. U poznatoj bitolskoj Arnaut Mahali nije bilo pred kraj turske vladavine gotovo ni jednog muslimana s očuvanim arbanaškim jezikom. Druge mahale s muslimanskim stanovništvom zvale su se: Salataš, Dogan, Emir-Čele, Šadrvan, Kjučuk i Bujuk. Krajem XIX veka Bitola je imala oko 10 500 Turaka.

S vremenom se u Bitoli bila obrazovala i znatna grupa jevrejskog stanovništva. U prvoj polovini XVI veka njih je bilo malo — brojali su svega 34 domaćinstava. Do kraja toga veka bilo je 200 domaćinstava. Doseljavanjem preko Soluna kasnije su još narasli. Pred kraj XIX veka oni su u Bitoli imali 5 500 stanovnika. Jevreji su u ovom našem gradu do početka drugog svetskog rata mahom bili trgovci i radnici. Živeli su u posebnoj Jevrejskoj Mahali.

Cincari su se jače naseljavali pred kraj XVIII i na početku XIX veka, kad je vršeno razoravanje njihovog grada Moskopolja. Bilo je Cincara još iz Nikolice u Arbaniji i iz Linotopa na Gramosu. Ali se cincarsko stanovništvo Bitole sve više umnožavalo doseljavanjem iz cincarskih naselja u bližoj okolici Bitole (Magareva, Trnova, Malovišta, Gopeša itd.) i iz Kruševa. Krajem XIX veka oni su imali oko 7 000 stanovnika. Zbog jakih grčkih uticaja preko crkve i škole Cincari ove varoši postepeno su se pretapali u Grke. U Grke su se pretapali još pojedini hrišćanski Arbanasi (doseljeni iz Trnova), pa i Makedonci (doseljnici iz obližnjeg velikog sela Bukova i drugi). Pravih Grka u Bitoli nije bilo mnogo.

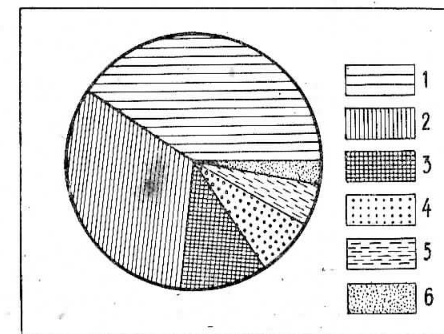
Muslimanski Arbanasi doseljavali su u Bitolu iz raznih sela bitolske i prilepske okolice i iz okolice Debra. Svojim daljim poreklom oni su pretežno bili Toske (iz južne Arbanije), a u manjoj meri i Gege. Kako je pomenuto, Arbanasi su se do 1912. godine jako pretapali u Turke. Pred kraj XIX veka Arbanasa je u Bitoli bilo oko 1 500.

Na početku XX veka u Bitoli je bio veoma značajan i broj Cigana — oko 2 000. Delili su se na muslimane i hrišćane. Najviše su živeli

u mahalama zvanim Bajir (muslimanski Cigani) i Jeni (Nova Mahala). I sada je broj Cigana u Bitoli znatan.

Usled čestih društveno-političkih promena u toku XX veka demografsko-etnički razvitak Bitole bio je veoma promenljiv. Zbog toga je danas u ovoj varoši relativno malo potomaka onih predaka koji su se ovde naseljavali u toku turske vladavine do 1912. godine. Malo je potomaka i onih doseljenika koji su se naseljavali između dva svetska rata iz raznih krajeva Jugoslavije (iz Srbije, Crne Gore itd.). Usled društveno-političkih promena, stanovinštvo Bitole bilo je uopšte vrlo nestalno.

Mnogo stanovništva otišlo je iz Bitole posle 1912. i 1918, zatim u toku 1941—1943. i od 1954. do 1958. godine. Osobito je velik broj muslimanskih porodica koje su otišle u Tursku. Stoga je danas broj Turaka, Arbanasa i Torbeša u Bitoli gotovo neznatan. Cincarsko-grčke porodice iseljavale su se u Lerin, Solun, Skopje i Ameriku. Neki su od tih rodova izumrli. Zato su i Cincari danas brojem veoma neznatni. Jevrejsko stanovništvo (3 762) bilo je potpuno iseljeno i uništeno u toku drugog svetskog rata.



Etnički sastav stanovništva Bitole pred kraj turske vladavine. 1 — Turci; 2 — Makedonci; 3 — Cincari; 4 — Jevreji; 5 — Cigani; 6 — Grci

Zbog svega toga najveći broj današnjeg stanovništva Bitole čine mladi doseljenici. Oni su mahom iz bližih i daljih makedonskih naselja. Ima nešto mladih doseljenika i iz drugih udaljenijih krajeva Jugoslavije.

IV. Bitola kao privredni centar

Bitola je posle Skopja najjači privredni centar na području NR Makedonije. Pomenuto privredno značenje Bitole rezultat je njezinog geografskog položaja, na kome je brojno stanovništvo postepeno akumuliralo niz privrednih delatnosti.

Kako se Bitola nalazi na ivici prostrane i plodne nizije Bitolsko-prilepske kotline, imala je u svima periodama svoga razvitka dobru poljoprivrednu proizvodnju. Grad leži u divnom kraju opkoljen baštama, vinogradima i njivama pretežno s duvanom. Malo je gradskih naselja u našoj zemlji koja imaju toliko izobilje raznovrsnog povrća. Poljoprivrednicima, pretežno Makedoncima, povrće donosi vrlo lepe prihode. Do pred kraj turske vladavine znatan deo bitolskog sta-

novništva — Turci, poneki Cincari i Jevreji — imali su čiflike po okolnim makedonskim selima. Sada u poljoprivredi Bitole radi 1 753 stanovnika.

Ali, zbog svog povoljnog saobraćajnog položaja, Bitola je uvek važila i kao veliko zanatlijsko naselje. Zanatstvo se razvijalo uporedo s razvitkom samog naselja. Vrlo poznati bili su ovi zanati: kožuharski, sedlarski, kovački, papudžijski, kujundžijski, berberski, pekarski i još neki drugi. U XIX veku mnogo su se razvili kolarski, abadžijski, opančarski, bačvarski, drvodeljski zanat itd. U pomenutom veku Bitola je po zanatstvu bila među najpoznatijim mestima naših zemalja. Mnoge zanatlije u Bitoli bili su Cincari iz susednog sela Magareva. Zanatstvo je bilo vrlo dobro razvijeno i nakon oslobođenja od Turaka. U novije vreme javilo se i dosta zanata kojih ranije nije bilo. Sada je u zanatstvu uposleno 2 522 stanovnika.



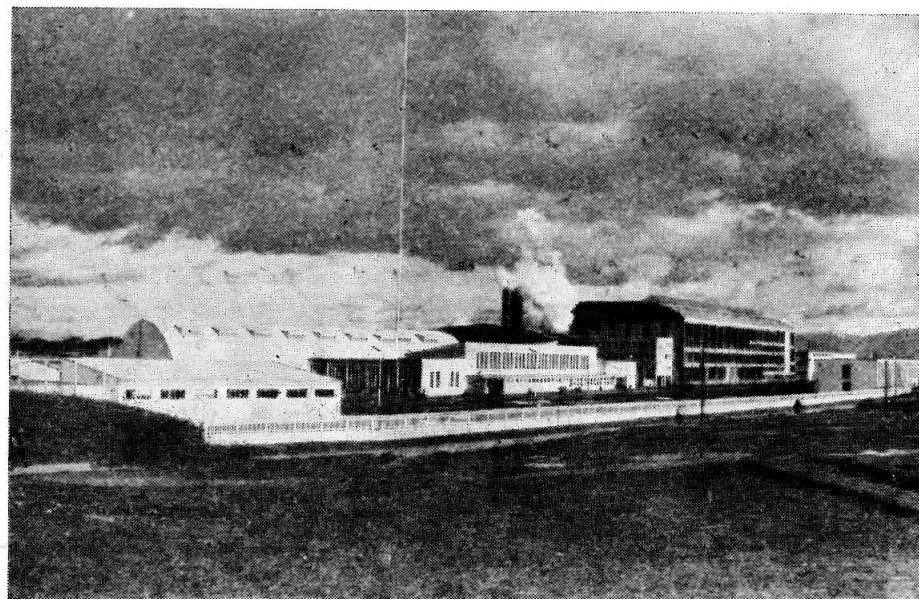
Ulica u starom trgovačko-zanatskom delu Bitole

Uporedo sa zanatima u Bitoli se razvijala i trgovina. Naročito je živa bila čaršijska trgovina. Bitolska čaršija i pijaca u drugoj polovini XIX i na početku XX veka bile su najjače u Makedoniji. U Bitolu su donosili ili su u njoj kupovali proizvode i ljudi iz današnjih predela u severnoj Grčkoj i južnoj Albaniji. Bitola je bila veoma jak privredni centar Balkanskog poluostrva. Izgradnjom železničke

pruge Solun—Bitola grad je postao najveće izvozno mesto Makedonije. Znatna robna proizvodnja uslovila je akumulaciju kapitala u rukama izvesnog broja kapitalista, pretežno Cincara i Jevreja.

U periodu posle 1912. godine gravitaciono područje Bitole bilo je smanjeno s juga, a donekle i sa zapada. Zato je ona brzo izgubila deo svog velikog trgovačkog značenja. Ali u novije doba nove mere ponovo oživljavaju privredne funkcije Bitole. Najrazvijeniji trgovački deo grada nalazi se u delovima Bitole koji su u sredini naselja blizu reke Dragora. Dobro privredno značenje potvrđuje i znatan deo trgovačkih radnji. Posle Skopja, Bitola ima danas najveći ostvareni trgovački promet.

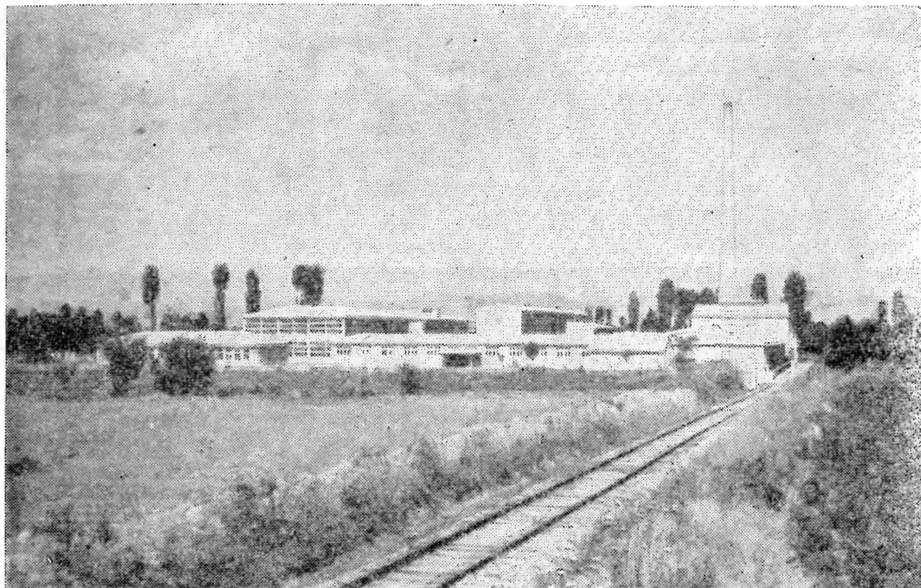
U periodu posle drugog svetskog rata Bitola je postala i značajan industrijski grad. U njemu postoje razna nova industrijska preduzeća. Osnovne industrijske grane Bitole čine: fabrika šećera, fabrika frižidera »Georgi Naumov«, fabrika za preradu sitne kože — jedinstvene u Jugoslaviji, fabrika trikotaže »Pelister«, tekstilna fabrika, svilara »Ilinden«, fabrika za preradu duvana, dva velika preduzeća za izradu nameštaja, moderna klanica s hladnjačom, mlin »Dragor« itd. Fabrika za preradu šećera razvila se na bazi novouvedene kulture šećerne repe u ravni Bitolsko-prilepske kotline.



Fabrika šećera »Četvrti novembar« u Bitoli

Iako mlada, bitolska industrija pokazala je već odlične uspehe i prodala je u našoj zemlji i u inostranstvu kvalitetne proizvode. U planu je izgradnja i drugih fabrika. Koncentracija industrije vrši se u jugoistočnom delu grada, na njegovoj periferiji. Iz navedenih podataka vidi

se da industrijska funkcija Bitole dolazi u novije doba najviše do izražaja. Tako Bitola ponovo postaje jak ekonomski centar na jugu naše države. U privrednom životu grada industrija učestvuje danas sa 56%.



Fabrika za preradu koža »Boris Kidrič« u Bitoli

Bitola je vrlo značajan i a d m i n i s t r a t i v n o - u p r a v n i kao i p r o s v e t n i c e n t a r. Ona je središte jednog od najvećih srezova NR Makedonije, koji ima 295 naselja sa 230 000 stanovnika (1959). U srezu Bitole postoji 13 opština: Bistrica, Bitola, Demir-Hisar, Dihovo, Dolneni, Krivogaštane, Kruševo, Kukurečani, Moriovo, Novaci, Pletvar, Prilep i Topolčani. Bitolska opština ima 6 naselja — Bitola, Dolno Orizare, Gorno Orizare, Lavci, Poeševo i Raštani. Zbog toga su u Bitoli smeštena brojna nadleštva i ustanove vezana za područje sreza i opštine.

Teže je tačno omeđiti današnju ukupnu gravitacionu zonu Bitole. Ona je otvorena u svim pravcima osim prema jugu. U šire gravitaciono područje ovoga grada spada gotovo cela Bitolsko-prilepska kotlina, oblast Demir-Hisar ili Železnik, zatim jedan deo Marijova i Presne. Manji lokalni centri na pomenutoj teritoriji nisu dostigli velik razvitak (osim Prilepa), pa to uslovljava intenzivnu dnevnu i povremenu gravitaciju stanovništva prema Bitoli. Tesna ekonomska povezanost Bitole s njegovom regijom i obratno doprinosi njihovom uzajamnom progresu.

V. Teritorijalni razvitak

Osnova današnje Bitole, njezin zametak, nalazi se oko reke Dragora kraj samih njegovih obala, odnosno oko današnjeg glavnog mosta.

To znači da je Bitola, kao i mnoga druga naselja u rečnim dolinama, nastala oko mosta, to jest na prelazu preko reke.

U toku druge polovine XVIII i celog XIX veka Bitola se postepeno širila levo i desno od Dragora. Severno, tj. levo od Dragora, ona se proširila do brda Raštanski Rid (280 m.). Južno, tj. desno od Dragora, ona se proširila do brda Iraklis (600 m.). Teritorijalno širenje Bitole prema istoku usporavala je aluvijalna ravan reke. U tom opsegu ostala je Bitola i između dva svetska rata.

Nakon drugog svetskog rata prilike su se u ovom pogledu znatno izmenile. Stari delovi grada se regulišu: šire se stare i prosecaju nove ulice. Podižu se i razne nove građevine. Ali se poslednjih godina Bitola širi i u svojim perifernim delovima, naročito oko putova. Šireći se oko puta Bitola—Prilep, varoš je zahvatila doskorašnje selo Gornje Orizare. Na južnoj strani Bitole podignut je poseban industrijski deo i veliki javni park. Od 1949. do 1962. godine izgrađena su 1 624 nova stana. Sela Bukovo, Krstoar i Donje Orizare na putu su da postanu bitolska predgrađa.

Navedenim posleratnim promenama Bitola se razvijala ne samo teritorijalno, već je izmenila i svoju staru orijentalsku fizionomiju. Za kratko vreme dosta je urađeno na urbanizaciji varoši. Ona počinje da gubi sve ono što podseća na teške dane robovanja te postaje moderan jugoslovenski grad. Ostaju samo one zgrade koje imaju kulturnoistorijsku vrednost.

Iako su učinjeni značajni napori, povećavanje građevinskog fonda u Bitoli nije uvek uspevalo potpuno da prati brojno jačanje stanovništva grada: na stanovnika dolazi danas 7,6 m² stambene površine. I neiskorišćenih parcela ima dosta. Organizacija komunalnih uređenja također znatno zaostaje.

Iz svega izlazi da je Bitola jasan primer naselja čiji su postanak, funkcije i teritorijalni razvoj diktirali u velikoj meri određene društveno-istorijske prilike. Skokovi i stagnacije ili opadanja bili su povezani s pomenutim prilikama. Kada su društveno-istorijske prilike bile povoljne, grad je ekonomski i teritorijalno napredovao. Ukoliko su one bile nepovoljne, on je opadao.

GLAVNIJA LITERATURA

1) V. K š č n č o v l j : Makedonija, etnografija i statistika. Sofija 1900.
2) J. H. V a s i l j e v i ć : Grad Bitolj. Bitolj 1911 (preštampano iz »Brastva« XIV).
3) J. C v i j i ć : Osnove za geografiju i geologiju Makedonije i Stare Srbije, knj. III. Beograd 1911.
4) J. D e d i j e r : Nova Srbija. Beograd 1913.
5) K. N. K o s t i ć : Naši novi gradovi na Jugu. Beograd 1922.
6) T. R o b e v ć : Bitola. Makedonski pregledlj, Sofija 1942.
7) Makedonija kato prirodno i stoparsko cjarlo. Sofija 1945.
8) B. Ž. M i l o j e v i ć : Glavne doline u Jugoslaviji. Beograd 1951.
9) M. P a n o v : Bitolj, »Zemlja i ljudi«, sv. 6. Beograd 1956.
10) J. T r i f u n o s k i : Gopeš. Godišen zbornik na Prirodno-matematičkiot fakultet, kn. 10, Skopje 1957.
11) Turski dokumenti za makedonskata istorija. Skopje 1951—1958.
12) J. T r i f u n o s k i : Bitoljsko-prilepska kotlina (antropogeografska monografija u rukopisu).

JAMAICA I BOKSIT

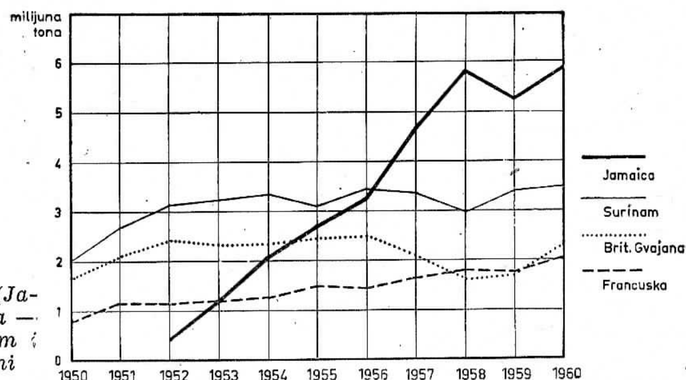
Eksploatacija boksita

Iz višestoljetnog kolonijalnog statusa otrgla se prošle godine i Jamaica — jedan od brojnih otoka američkog sredozemlja.[1] Površina joj iznosi 11 424 km², a broj stanovnika 1 651 493. Niz ekonomskih, socijalnih i političkih problema prati ovu mladu državnu tvorevinu. Osvrnut ćemo se na eksploataciju boksita koja danas dominira u privredi otoka, a odrazuje se, kako u izgledu pejzaža, tako još više u ekonomskom značenju zemlje.

Centralni dio Jamaice (Central Range) okružen je oko 500 m visokom vapnenačkom zaravni. Ona godišnje prima oko 1 000—1 500 mm padalina. Ali i unatoč tolikoj količini, tlo je zbog građe uglavnom suho. Raste kserofitna vegetacija. Ovaj je prostor stoljećima korišten kao ispasište ekstenzivnog stočarstva. I šuma je na njemu najvećma uništena, samo su mjestimično preostale šikare.

Naseljenost je relativno slaba.

Vapnenački plato je dakle, donedavno bio privredno manje važan dio Jamaice. Međutim, početak prošlog decenija predstavlja prekretnicu. Ovaj prividno siromašan prostor dugo je u svojim slojevima krio bogatstvo boksitne rude. Tek za vrijeme drugog svjetskog rata boksit je otkriven, a eksploatacija je počela 1952. g. Od tada krivulja proizvodnje iz godine u godinu rapidno raste; dostiže i prestiže jednu za drugom ostale zemlje proizvođače boksita. Tako već 1957. godine proizvodnjom od 4 708 000 t Jamaica izbija na prvo mjesto u svijetu. Ali ne samo po godišnjoj proizvodnji boksita, već i po rezervama rude koja se procjenjuju na oko 500—600 milijuna tona, ona je vodeća zemlja svijeta. Udio Jamaice u cjelokupnoj svjetskoj proizvodnji boksita iznosi oko 25%.



Proizvodnja boksita (Jamaica i Brit. Gvajana — sirovi boksit, Surinam i Francuska — sušeni boksit)

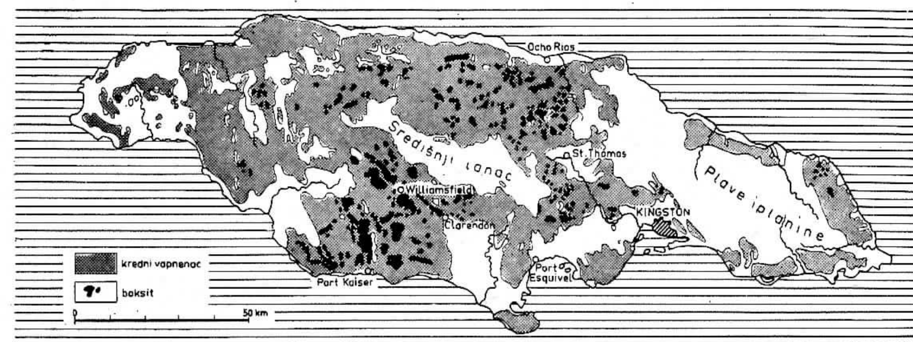
Boksit je nastao na tercijarnim (srednjooceanskim i donjomiocenskim) bijelim vapnencima iz kojih je izgrađen veći dio otoka. Zastupan je u površinskim slojevima, ponegdje debelim i do 30 m. Stoga je moguća i relativno jeftina eksploatacija, tehnikom dnevnog kopa. Kvalitet boksita Jamaice zaostaje za onim iz Surinama i Britanske Gvajane. Za proizvodnju jedne tone aluminija potrebno je 6 tona boksita iz Jamaice, a samo 4 tone iz Gvajane.

1. 1494. god. Jamaicu otkriva Kolumbo; od 1509. do 1655. otok je kolonija Španije; od 1655. do 1962. predstavlja koloniju Vel. Britanije (izuzev posljednjih nekoliko godina kada je Jamaica u sastavu Britanske zapadno-indijske federacije). 6. VIII 1962. Jamaica proglašava svoju nezavisnost u okviru Commonwealtha.

Aluminij je u naše vrijeme zbog niza tehničkih osobina mnogo korišten metal. (Podatak još iz 1950. godine govori nam da se aluminij koristio za izradu preko 4 000 predmeta.) Ali za njegovu proizvodnju, uz tempo današnje eksploatacije potrebno je osigurati ogromne količine sirovine, pa se ovdje susrećemo s faktom kojeg u okviru ekonomskih odnosa između industrijski razvijenijih i nerazvijenih zemalja treba konstatirati. Naime, industrijski razvijene zemlje (SAD, Kanada, Njemačka i druge) vode u svjetskoj proizvodnji aluminija, ali dobivenog ne iz domaće, već glavninom iz uvezene sirovine. Dok nasuprot, mnoge zemlje vodeće u proizvodnji sirovine, u našem slučaju boksita, uopće ne proizvode metal. One samostalno i ne eksploatiraju svoja bogatstva, već to vrše inozemne kompanije. Primjer takvih odnosa iz grupe nerazvijenih zemalja je Jamaica.

Brojni rudnici boksita Jamaice nalaze se sjeverno i južno od centralnog planinskog masiva. Njihovu eksploataciju od početka vrši jedna kanadska (Alumina Jamaica Ltd.) i dvije američke kompanije (Reynolds Jamaica Mines Ltd. i Kaiser Bauxite Co.). U maju 1960. god. pridružila im se i četvrta kompanija (Aluminium Company of America). Ona je dobila pravo eksploatacije boksita kod Clarendona. (Predviđa se proizvodnja 500 000 tona godišnje).

Prerada boksita u konačni proizvod uključuje i značajnu fazu proizvodnje glinice iz koje se dobiva aluminij. Najčešće je proizvodnja glinice vezana neposredno uz eksploataciono područje, pa je i u centralnom dijelu Jamaice podignuto nekoliko tvornica za proizvodnju glinice. U St. Thomas in the Vale tvornica je dovršena 1958. god. Druga tvornica dvostruko većeg kapaciteta (oko 500 000 tona godišnje) podignuta je u Williamsfieldu. Za izvoz boksita i glinice izgrađene su i tri specijalne luke: na sjevernoj obali Ocho Rios, a na južnoj obali Port Kaiser i Port Esquivel. Predviđena je izgradnja još jedne ovakve specijalizirane luke.



Boksitna ležišta na Jamaici

Spomenute kompanije izvoze glinicu i boksit u matične zemlje. Tako se proizvodi kompanije Kaiser prevoze u vlastite tvornice aluminija u Baton Rouge i Gramercy na Mississipiju u državi Louisiani. Kompanija Reynolds prevozi glinicu u tvornicu aluminija u Corpus Christi u Texasu. Proizvodi kanadske kompanije Alumina Jamaica najvećim dijelom idu u golemu tvornicu aluminija Kitimat u Britanskoj Kolumbiji, a ostatak u druge tvornice Kanade, te u Norvešku, Indiju i Brazil. Jamaica ima izvjesnih prednosti u prevozu npr. pred Surinamom i Britanskom Gvajanom odakle ide također proizvodnja boksita velikim dijelom u SAD. Nalazišta jamaičkih boksita su blizu mora odnosno luka, pa otpadaju skupi troškovi kopnenog transporta. Uz to je Jamaica i prostorno bliža tvornicama aluminija, nego Surinam i Britanska Gvajana. Posljedica toga je da su troškovi prevoza s Jamaice za tri četvrtine ma-

nji nego iz Surinama i Britanske Gvajane.

Odraz u pejzažu

Ova ekonomska djelatnost stranih kompanija uvelike transformira pejzaž i posjedovne odnose centralnog dijela Jamaice, a ogleda se i u načinu života stanovništva ovog dijela otoka, kao i u cjelokupnoj privrednoj situaciji zemlje.

Prve posjede u ovom prostoru zakupile su kompanije 1943. god. U 1958. g. one eksploatiraju već 61 000 ha zemljišta, a 1961. god. 80 000 ha što iznosi 10% površine otoka. Rudarskom ekspolatacijom, zbog relativno tankog sloja boksita, a vrlo intenzivnog tempa »preorane« su goleme površine. Ležišta se brzo iscrpljuju i napuštaju. Međutim, ugovorom između vlade Jamaice i kompanija iscrpljene se površine »kultiviraju« bilo da se pošumljuju, zasiju travom ili prehrambenim kulturama. Lokaliteti koji nisu povoljni za agrarnu djelatnost npr. strme padine, pošumljuju se, pa je dosad u ovome dijelu pošumljeno više stotina hektara zemljišta. Veća udubljenja nastala eksploatacijom debljih naslaga boksita uravnjuju se. Najprije se zatrpaju rastresitim materijalom, zatim se prekriju tankim slojem plodne zemlje, koja se zasije posebnim vrstama trave. Na ovim se površinama izmjenjuje trava s kulturama: kukuruz, kikiriki, taro, batate, kassava, banane i druge. Znatni uspjesi postignuti su i u gajenju agruma. Da se novo tlo ne bi previše iscrplo navedene kulture gaje se samo dvije do dvije i po godine da bi se nakon toga zamijenile travom.

Poljoprivredna aktivnost koju u ovom dijelu otoka podržava i domaće stanovništvo i kompanije, nema velikih razmjera. Produkti s manjih površina što su ih kompanije iznajmile maloposjednicima služe vlastitim potrebama ili se iznose na lokalno tržište. I kompanije same uzgajaju neke kulture za potrebe radne snage uposlene na eksploataciji boksita.

Kompanije su pridonijele i razvoju stočarstva na otoku. Stočarstvo je toliko unapređeno da je prestao uvoz mesa iz SAD-a, Kanade i Novog Zelanda.

Tako se prostori s kojih je »skinut« boksit i sekundarno, planski iskorištavaju.

Novi elementi u pejzažu jesu novoizgrađena naselja i industrijska postrojenja podignuta u vezi s eksploatacijom boksita. Također se grade nove ceste, željeznice i žičare. Brišu se i tragovi mnogih ranijih naselja. Stanovnici napuštaju svoju kuće i posjede. Migriraju u nova naselja što su ih prema ugovoru s vladom za njih podigle kompanije. Nova su naselja locirana najčešće na tlima plodnijim od napuštenih.

Uz pejzažne promjene koje se zbivaju u centralnom dijelu Jamaice, kao posljedica rudarske aktivnosti, treba spomenuti i odraz na privrednu sliku zemlje u cjelini. Naime, kompanije moraju investirati velike sume novaca da bi se održala visoka proizvodnja. (Do kraja 1958. god. investirano je oko 150 milijuna dolara). Osim toga one plaćaju Jamaici nekoliko milijuna dolara godišnje za dozvolu za eksploatiranje boksita, što je znatno povisilo nacionalni dohodak zemlje. Stoga ne iznenađuje činjenica da je udio rudarstva u ukupnoj proizvodnji Jamaice porastao sa 0% u 1950. god. na 8,5% u 1957. god., dok je istovremeno udio poljoprivrede, šumarstva i ribarstva pao sa 30,8% na 13,8%.

Rudarstvo (eksploatacija boksita) je danas bez sumnje naglašena privredna komponenta ovog karipskog otoka koji je postao najvažniji sirovinski izvor američke aluminijske industrije (50% od ukupnog uvoza boksita SAD dobiva iz Jamaice). Golemo američko tržište i nadalje osigurava visoku proizvodnju (do 1975. god. SAD predviđaju povećanje proizvodnje aluminija za 200%), a paralelno s time i porast prihoda ove mlade zemlje. Utjecaj stranog kapitala ne odrazuje se negativno u općoj privrednoj situaciji otoka, ali je sasma drugo pitanje kako će se konačni bilans, odnos između eksploatiranog prirodnog dobra i u raznim vidovima primljene protuvrijednosti, odraziti.

Petrica Novosel

Literatura:

H. Blume, Der Bauxitbergbau auf Jamaika, Geographische Rundschau, juni 1962.

Statistical Yearbook 1961.

S. Janković, Ekonomska geologija, Beograd 1960.

Länderlexikon, 1958—1960.

KUVAIT — PATULJAK I GIGANT ISTOVREMENO

Kuvait je arapska kneževina (šeikat) uz sjeverozapadnu obalu Perzijskog zaljeva, između Iraka i Saudijske Arabije. Do 1914. god. Kuvait je dio provincije Basre, odnosno Iraka, koji je u to vrijeme bio pod suverenitetom Turske. Početkom Prvog svjetskog rata postaje britanski protektorat. Na čelu domaće uprave ostaje šeik dok vanjske poslove vodi britanski rezident za posjede u Perzijskom zaljevu, sa sjedištem u Bahreinu. Takvo stanje ostalo je sve do 1961. god. kada je ukinut britanski protektorat i proglašena nezavisnost ove male arapske države, koje površina iznosi svega 15 500 km² sa oko 200 000 stanovnika.

Proglašenje nezavisnosti Kuvaita od strane Britanije došlo je prilično iznenadno i uslijedilo je neposredno poslije objavljenih aspiracija Iraka na ovo područje. Primanje Kuvaita u Arapsku ligu izazvalo je oštro reagiranje Iraka, koji nakon toga bojkotira sastanke Lige.

Kuvait zaprema bezvodan pustinjski prostor. Primorsko područje nastavak je pustinjske nizine El Hasa iz Saudijske Arabije, a prema zapadu teren se postepeno izdiže i prelazi u pustinjski ravnjak. Pustinjsko tlo nije pružalo nikakve uslove za privrednu djelatnost, a nekoliko blatnjavih bunara nije moglo osigurati dovoljno vode ni za piće, pa se pitka voda morala uvoziti brodovima sa ušća Šat-el-Araba.

U Srednjem vijeku stanovnici Kuvaita bavili su se pomorstvom i održavali su svojim jedrenjacima pomorsko-trgovačke veze sa zemljama južne i jugoistočne Azije. Trgovali su pretežno mirodijama, koje su prevozili do Basre, odakle se do levantijskih luka roba prevozila kopnenim putem. Otvaranjem puta oko Afrike zamrla je trgovina Perzijskog zaljeva, a time je nestalo i jednog od najvažnijih izvora za život tamošnjeg stanovništva. Do pronalaska nafte u najnovije vrijeme, stanovnici Kuvaita bavili su se najviše ribolovom i lovom na bisere.

Do konca Drugog svjetskog rata malo se čulo o Kuvaitu. Jedino značajnije naselje i jedina luka bio je istoimeni gradić Kuvait, ranije poznat kao centar trgovine biserima, sa dugom brodograđevnom tradicijom, gdje se još i danas izgrađuju karakteristični arapski jedrenjaci. Luka vrši izvjesnu tranzitnu funkciju i za susjedna područja Saudijske Arabije i Iraka.

Eksploatacija nafte u Kuvaitu započela je poslije Drugog svjetskog rata od strane američkih i britanskih petrolejskih kompanija, a naročito je pojačana poslije nacionalizacije iranske nafte. Tempo porasta proizvodnje je dosad neviđen, pogotovo jer se radi o jednoj veoma maloj zemlji. Proizvodnja se kretala kako slijedi:

1946. god.	0,8 mil. t
1948. god.	6,4 mil. t
1950. god.	17,3 mil. t
1953. god.	37 mil. t
1955. god.	55 mil. t
1958. god.	64 mil. t
1961. god.	85 mil. t

Prvo veliko eksploatacijono polje otkriveno je oko Burgana, južno od grada Kuvaita, dvadesetak kilometara daleko od obale. Neposredno poslije početka eksploatacije počela je izgradnja nove luke Mena al Ahmadi do koje je izgrađen naftovod. Luka se nalazi na plitkoj obali i neobičnog je izgleda. Pristaništa za velike tankere nalaze se podalje od obale gdje je dovoljna dubina, a s kopnom su povezana dugim mostovima preko kojih prelaze naftovodne cijevi od velikih rezervoara na obali. Uz novu luku izgrađena je rafinerija kapaciteta 1,5 mil. t godišnje, koja je 1959. god. proširena na 10 mil. t. Preko ove luke izvozi se sva nafta iz Kuvaita, pa se po količini prometa ona uključila u red najvećih svjetskih luka.

God. 1958. otvoreni su novi izvori nafte na sjeveru zemlje oko Raudhataina, odakle je do luke Mena al Ahmadi izgrađen naftovod dug 100 km (promjer cijevi 72 cm). Istovremeno ej pojačan kapacitet luke, koja je osposobljena za pristajanje supertankera do 100 000 t nosivosti, a kapacitet ukrcaja je povećan na 7000 t/sat. Izgrađena je također nova rafinerija u Mena Abdula, dvadeset kilometara južno od Mena al Ahmadi, s kapacitetom 1,5 mil. t godišnje. Tako je mali Kuvait postao naftni gigant, koji danas stoji na četvrtom mjestu svjetske rangliste proizvođača nafte.

Naglim porastom proizvodnje nafte naglo rastu i državni prihodi, pošto na osnovu koncesije naftna kompanija (Kuwait Oil Co) isplaćuje državi 50%

od vrijednosti proizvedene nafte. Na taj način je u 1961. god. Kuvait primio oko 400 milijuna dolara.

Premda se, u uslovima feudalne apsolutne monarhije i nepostojanja parlamentarizma, veliki dio sredstava primljenih od nafte troši za račun vladajućih krugova a naročito brojne šeikove porodice, ipak se posljednjih godina znatna sredstva ulažu u izgradnju zemlje, pa ova neobična pustinjska zemlja naglo mijenja svoj lik. Osim izgradnje nove luke Mena al Ahmadi i dviju spomenutih velikih rafinerija, izgrađena je i nova luka Kuvait preko koje se odvija 95% uvoza kako za potrebe zemlje (cement, žito, automobili, industrijska roba i dr.) tako i za potrebe Kuwait Oil Co. Ovuda se izvoze i tradicionalni proizvodi: kože, vuna i biseri. Ukupni promet ove luke kreće se oko 1 mil. t godišnje. Izgrađen je također moderan aerodrom, snažna termoelektrana, ciglana, tvornica cementa i nekoliko poduzeća za proizvodnju bezalkoholnih pića. Od posebnog značenja su tri velike tvornice za prerađivanje morske u pitku vodu, najveće te vrste u svijetu. Njihov ukupni kapacitet prelazi 13 mil. l vode dnevno. Intenzivnom izgradnjom stambenih i upravnih zgrada, prvih bolnica i škola i uvođenjem kanalizacije, staro naselje Kuvait naglo se pretvara u moderan grad, koji danas broji oko 120 000 stanovnika, odnosno 60% ukupnog stanovništva države.

Pojava nafte uvjetovala je snažan ekonomski razvoj i podizanje životnog standarda, ali samo ograničenog broja stanovnika. Pa ipak jedno je očito: tehnika ovdje osvaja pustinju, a civilizacija naglo prodire u jednu od najprimitivnijih sredina na svijetu. Jedno pored drugog ovdje se mogu susresti dvadeseto stoljeće i — Srednji vijek.

Kuvait raspolaže znatnim slobodnim financijskim sredstvima i postao je kreditor mnogih zemalja. U god. 1959. vrijednost uvoza iznosila je 200 mil. dolara, odnosno 10000 dolara po stanovniku. Broj automobila u zemlji prešao je te godine 20 000 komada (samo u toku 1958. god. uvezeno je 7000 automobila!).

Mali Kuvait je najveći proizvođač nafte na Bliskom Istoku, s rezervama koje su procjenjene na 8 milijardi tona, što je ravno četvrtini svih rezervi nafte koje kontroliraju zapadne petrolejske kompanije. U ovoj neobičnoj zemlji sa šumom tornjeva na pustinjskom pijesku, proizvodi se godišnje dvadeset puta više nafte nego vode!

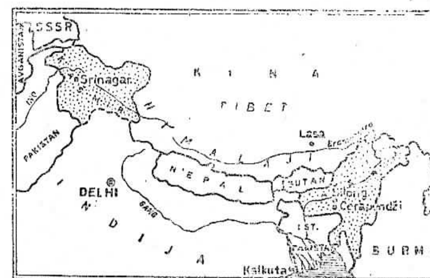
Neutralne zone

U graničnom prostoru između Kuvaita i Saudi Arabije, odnosno Saudi Arabije i Iraka ucrtane su poslije Prvog svjetskog rata dvije »neutralne zone« sa ciljem da se otklone granični sporovi oko ovog pustinjskog područja na kojemu ni do danas granice nisu tačno utvrđene. Kuvaitsko-saudijska neutralna zona proteže se u obalnom pojasu i zaprema oko 5000 km² ,a osim malobrojnog nomadskog beduinskog stanovništva potpuno je nenaseljena. Prema ugovoru sklopljenom u Kairu 1922. god. zonom zajednički upravljaju dvije susjedne zemlje. (Na sličan način je predviđena zajednička uprava i nad oko 7000 km² pustinjskog prostora iračko-saudijske zone). Međutim »zajednička uprava« postala je interesantna i aktualna tek u toku posljednjih godina kada su u obalnoj Zoni (Saudijsko-kuvaitskoj) otkrivene ogromne rezerve nafte, koje prema procjeni iznose oko 900 milijuna tona, što odgovara petini ukupnih američkih rezervi! Bušenje je počelo 1949. god. 1953. god. su otkriveni bogati izvori, pa proizvodnja raste iz godine u godinu i u 1961. je dosegla 8,7 mil. tona. Eksploataciju vrše dvije američke petrolejske kompanije od kojih je jedna dobila koncesiju od Kuvaita a druga od Saudi Arabije. God. 1957. obje zemlje su dale koncesiju japanskom kapitalu za eksploataciju nafte u obalnom pojasu Zone, koji je ponudio znatno povoljnije uvjete od onih koje su uobičajene kod ostalih petrolejskih kompanija (podjela prihoda na bazi 57:43, umjesto 50:50!). To je stvorilo uzbunu među »velikom sedmoricom« (Royal Duch Shell, British Petrol, Esso, Socony Mobil Oil, Standard Oil, Texas Oil, Gulf Oil), pošto će vjerojatno uskoro i druge zemlje-proizvođači nafte tražiti povećanje vlastitog udjela u dobiti, a to će značiti smanjenje profita velikih petrolejskih kompanija.

N. Stražičić

ASAM I KAŠMIR — ZEMLJE O KOJIMA SE GOVORI

Na krajnjem severoistoku i severozapadu Indije leže dve njene periferne države — Asam i Kašmir. One su međusobno udaljene preko hiljadu kilometara. Asam je na severoistoku gde se Himalaji završavaju, a Kašmir na severozapadu gde Himalaji počinju. Asam, s veoma bujnom vegetacijom, lijepo obrađenim poljima i retkim divljim životinjama, smatraju jednim od najlepših vrtova Indije. Kašmir ima najzdraviju klimu u Indiji, mnogo bistrih potoka i reka, prostrane borove šume i puno cveća.



Orijentaciona skica Kašmira i Asama

ASAM u geografskom pogledu čine dve prirodne celine: aluvijalna ravnica u dolini Bramaputre i ogranci Himalaja. Planinsko zemljište zauzima gotovo dve, a ravnica samo jednu trećinu zemlje. Leto je u Asamu, kao i u celoj Indiji, veoma kišovito a zima suva. Mraza u dolini Bramaputre uopšte nema. Zima je u njoj prijatnije godišnje doba. Srednje temperature najhladnijeg meseca januara kreću se između 15 i 20° C. Takve su temperature kod nas u maju, junu i septembru. Vazduh je u zimskim mesecima suv a vreme sunčano i vedro. Nasuprot, u letnjim mesecima relativna vlažnost vazduha iznosi 90%, temperature se kreću preko 32° C, dok kiše padaju skoro svakoga dana. U ovakvim klimatskim uslovima, koji su slični prilikama u našim toplim, vlažnim i zagušljivim kupatilima, živi i radi stanovništvo dolinskog dela Asama.

Obilne letnje kiše i otapanje snega i leda na Himalajima, dovodi do velikog porasta vodostaja na Bramaputri i njenim pritokama. Usled toga u kišnom periodu Bramaputra plavi velike površine. Ove poplave mnogo puta odnose celokupnu letinu i nanose ogromne materijalne štete privredi Asama. Mutni talasi Bramaputre često odnose stoku, pokućstvo, a ne retko u njima nađu smrt i ljudi. U letnjim mesecima Bramaputrom protiče prosečno 15 000 kubnih kilometara vode u seknudi. Količina vode na Bramaputri za vreme zime se smanji za tri do četiri puta.

Još početkom ovoga veka dolina Bramaputre je bila »ravna zemlja sa gustim šumama«. Danas šume zauzimaju samo 18%, dok je ostali njen deo marljivo obrađen. Najveće površine, i to uglavnom one najvlažnije i močvarne pored reke, su pod pirinčanim poljima. Pirinač je najrasprostranjenija poljoprivredna kultura i glavna hrana stanovništva Asama. Pod njim su dve trećine svih obradivih površina. Ali, najznačajnija poljoprivredna kultura, po čijoj se proizvodnji Asam izdvaja od ostalih država Indije, jeste čaj. Asam je glavni izvoznik i snabdevač svetskog tržišta čajem. Ogromne plantaže čaja nalaze se na oceditijim delovima doline. Pored pirinča i čaja u dolini Bramaputre koja je veoma plodna, gusto naseljena i u kojoj živi preko četiri petine ukupnog stanovništva Asama, nalaze se i plantaže pod jutom, pamukom, šećernom trskom, duvanom, pšenicom i kukuruzom.

Planinska oblast je sasvim drukčija. Nju čini prostran Šilongski plato, visok 1300 do 1500 metara. Sa njega se mestimično dižu planinski venci i kupasta uzvišenja a u njemu su usečene i rečne doline koje često imaju izgled klisura. U planinskoj oblasti je leti hladnije danju nego što je u dolini Bramaputre noću, dok se zimi često javljaju mrazevi. Glavna osobenost klime planinskog dela Asama je njena velika vlažnost. Ova oblast je najkišovitija na svetu. Ovde se nalazi Čerapundži, mesto koje dobija najveću količinu padavina na Zemlji. U njemu godišnje padne prosečno oko 12 000 mm kiše. Najkišovitija je bila 1861. godina kad se izlučilo 22 987 mm padavina, a najsušnija 1908. sa 7 164 mm. Kiše su najčešće u junu, julu i avgustu, kada padaju gotovo svakoga dana. Juni ima prosečno 25 a juli 27 dana sa kišom. Padavine se redovno izlučuju u vidu jakih pljuskova. Jednom je samo za jedan sat palo

oko 1000 mm kiše, koliko u Beogradu ne padne za godinu i po dana. Ovako velike padavine u oblasti sela Čerapundži nastaju zbog toga što vlažne vazdušne mase koje dolaze s Indijskog okeana, udaraju ovde u ogranke Himalaja, naglo se uzdižu i hlade usled čega dolazi do brzog stvaranja oblaka iz kojih se izlučuju obilne padavine. Ove veoma jake kiše odnose rastresito zemljište ili iz njega ispiraju hranljive sastojke. Zato okolina Čerapundžija, i pored neobično velike vlažnosti, ima izgled polukamenite pustinje. Samo u dolinama i uvalama nalaze se šume, dok je veći njen deo pod oskudnim travama ili uglačanim kamenitim površinama. Preko stenovitih otseka i litica za vreme kiša strpoštavaju se mnogi potoci obrazujući hučne vodopade. Ostali, planinski deo Asama, koji dobija manju količinu padavina je pod gustim teško prohodnim šumama — džunglama. U njima raste skupoceno tikovo, kedrovo i sandalovo drvo, zatim palme i bambusi oko čijih stabala se izuvija mnogo lijana.

Glavni grad Asama je Š i l o n g (oko 60 000 stanovnika), koji se nalazi na istom platou kao i selo Čerapundži. Prekrasna borova šuma, čist i svež vazduh, živopisna okolina čine ga izvanrednom vazdušnom banjom. U Šilongu čovek ne oseća da se nalazi u vlažnom i zagušljivom tropskom pojasu. Iako od Čerapundžija leži samo 70 km severnije, Šilong dobija pet puta manju količinu padavine. Ovako velika razlika u količini padavina, između ovih ne tako mnogo udaljenih mesta, posledica je reljefa i njihovog položaja. Plato na kojem leže Čerapundži i Šilong, jednim planinskim vencem je podeljen na dva dela. Čerapundži se nalazi u podnožju padina planinskog venca koje su izložene vlažnim vazdušnim masama. Penjući se uz planinske strane vazdušne mase postaju sve hladnije. Usled toga dolazi do kondenzacije vodene pare u njima i izlučivanja padavina. Šilong je, međutim, na kraju severnih padina planinskog venca niz koje se spuštaju vazdušne mase i time zagrevaju. Prema tome, kao što je poznato, one postaju relativno suvlje, oblačnost je manja, a smanjuje se i količina padavina.

Asamci veliku pažnju poklanjaju čuvanju prirodnih retkosti i kulturnih spomenika. U velikom broju nacionalnih parkova žive nosorozi, slonovi, tigrovi, leopardi, crni medvedi itd. Glava nosoroga, koji je u čitavoj Indiji očuvan samo u Asamu, predstavlja amblem zemlje. Još u drevnim vremenima Asamci su ovladali visokom kulturom o čemu svedoče vredni arhitektonski i vajarski spomenici.

Asam je poznat i po bogatstvu u nafti, gvozdenoj rudi i uglju. Najveći značaj ima iskorićavanje nafte, čija dnevna proizvodnja iznosi oko 1300 tona. Nedavno su na pritokama Bramaputre, Umtri i Džantiji, podignute dve hidrocentrale. One će znatno doprineti industrijskom razvitku Asama.

Unapređenje privrede i podizanje životnog standarda stanovništva Asama u tesnoj je vezi s rešavanjem saobraćajnih problema u zemlji. Naime, Asam je teritorijom Istočnog Pakistana gotovo potpuno odvojen od ostalih delova Indije. Tačnije sa Indijom ga neposredno vezuje samo jedan uzan pojas koji leži između Istočnog Pakistana i Nepala. Njime prolazi železnička pruga koja spaja niz asamskih gradova sa železničkom mrežom u dolini Ganga. Međutim, ovo je zaobilazan put. Poljoprivredni viškovi Asama, na prvom mestu čaj, juta, pirinač, upućeni su na luku Kalkute. Ali, ovaj kraći i prirodniji put između Asama i Kalkute prolazi kroz Istočni Pakistan. Tek poslednjih godina postignut je sporazum između Indije i Pakistana o prevozu indijske robe železničkom prugom koja spaja Kalkutu sa Asamom. Plovna Bramaputra, koja protiče privredno najvažnijim i najgušće naseljenim delom Asama, svojim donjim tokom takođe prolazi kroz Istočni Pakistan. To isto tako otežava vezu Asama sa ostalim svetom.

Važno prevozno sredstvo u Asamu je avion. Asam je stalnim vazdušnim linijama povezan s Kalkutom i Delhijem. Sve vazdušne linije koje prelaze preko Asama ukrštaju se u gradu Gauhati u kome se nalazi veliki i moderno uređen aerodrom. Vazdušnim linijama povezan je čitav niz manjih gradova. Ovu lepu zemlju, koja zauzima 220 km² i u kojoj živi oko 12 miliona stanovnika, preseca i nekoliko modernih asfaltiranih puteva izgrađenih poslednjih godina.

K A Š M I R je visoka planinska zemlja. Leži na padinama Karakoruma i Himalaja, najviših i teško prohodnih planina na svetu. U njemu ima mnogo planinskih venaca pod stalnim snegom i ledom, kao i strmih vrhova koji se dižu preko 8000 metara. Takvi su na primer Naga Prabat (8126 m) i Godvin Osten (8475 m). Obradive površine nalaze se isključivo u Kašmirskoj dolini i ravnici Džamu. Kašmirska dolina leži između Himalaja i planine Pir-Pandžale (4500 m) kojom je na jugozapadu odvojena od ravnice Džamu.

Među Kašmircima široko je rasprostranjeno verovanje da je Kašmirska dolina nastala na taj način što je legendarni mudrac i mislilac Kasiapa isušio nekadašnje veliko jezero. Ona leži na visini od oko 1600 metara. Dugačka je 260 a široka oko 50 km. U njoj se nalazi više jezera, a najveće je Vular kroz koje protiče reka Dželam, pritoka Inda. U toku kroz Kašmirsku dolinu Dželam je plovan. Srednja temperatura januara u dolini iznosi oko 0°, a jula 23° C. Godišnja suma padavina se kreće oko 700 mm. Kašmfirska dolina je ekonomski centar zemlje. U njoj se nalazi S r i n a g a r (oko 230 000 stanovnika) najveći i glavni grad Kašmira. U ravnici Džamu, kroz koju protiče reka Činab, više se osećaju monsunski uticaji. Godišnja količina padavina u njoj iznosi oko 940 mm, a najtopliji meseci (maj, juni i juli) imaju temperaturu do 38° C. Najveće naselje u ravnici je grad Džamu sa 60 000 stanovnika. Obradive površine u ovim dolinama zauzimaju manje od jedne desetine ukupne teritorije Kašmira, ali u njima živi preko četiri petine stanovništva. Poljoprivreda je glavna privredna grana. U njoj je zaposleno oko 80% stanovništva. Zemljoradnja umnogome zavisi od navodnjavanja. Od 920 000 ha obradivih površina navodnjava se 280 000 ha. Najvažnija poljoprivredna kultura je pirinač koji uspeva do visine od 2100 metara. Prinosi pirinča znatno su veći od prinosa pšenice i ječma koji se gaje u manjoj meri.

U mnogim reonima Kašmira razvijeno je povrtarstvo. Naročito gajenje rajčica, kupusa, cvekle i luka. Voćarstvu se u poslednje vreme posvećuje sve veća pažnja. Najviše se gaje jabuke, kajsije, kruške, breskve i jagode. Sušeno voće je važan izvozni artikal Kašmira. Znatan deo stanovništva se bavi i gajenjem svilene bube. U Srinagaru postoji jedna od najvećih fabrika za preradu prirodne svile u svetu.

Planinske oblasti na severu: Gilgit, Baltisan i Ladak, zahvataju preko četiri petine teritorije Kašmira. One su veoma retko naseljene. Glavna privredna grana u njima je stočarstvo. Klima je ovde veoma oštra. Padavine se izlučuju uglavnom u vidu snega. U gradu Lehu, koji leži na 3420 metara nadmorske visine, srednja temperatura januara iznosi — 8,3 a jula + 17,2° C. Na visinama 4000—6000 metara postoji nekoliko prevoja. Njima vode putevi koji povezuju pojedine delove Kašmira među sobom, kao i putevi koji vezuju Kašmir sa Kinom i Avganistanom.

Najveće bogatstvo Kašmira predstavljaju velike borove i hrastove šume, koje rastu na visinama od 1800 do 3000 metara. Godišnje se izveze 1,1 do 1,3 miliona kubnih metara drveta i drvne građe. Drvo i građa se transportuju isključivo rekama jer su putevi veoma retki i u lošem stanju. Splavarenje je najrazvijenije na Indu, Dželamu i Činabu. Drvo je najvažniji izvozni artikl Kašmira.

Proizvodi kašmirskih zanatlija: šalovi, ćilimovi, gobleni, predmeti od kože i dragocenih metala, odela, tkanine od svile i vune urađene u domaćoj radinosti, poznati su i veoma traženi u celom svetu. U poslednje vreme sve se više razvija drvna industrija, pogotovu izrada nameštaja, dečjih igračaka, sportskih rekvizita, šibica itd.

Najveću smetnju brzom ekonomskom razvoju Kašmira, predstavlja nedostatak dobrih puteva. Njih je u ovoj visokoj planinskoj zemlji teško izgraditi i održavati. Danas u Kašmiru nema puta na kojem je moguć saobraćaj preko cele godine. Za vreme dugih zima i ono malo boljih puteva je pod dubokim snežnim nanosima. Najvažniji put, dug 320 km spaja glavni grad Srinagar i grad Džamu. Planinu Pir Pandžal prelazi kroz tunel na prevoju Banihal. U celom Kašmiru ima samo 640 km puteva sa tvrdom podlogom, ostalo su obične staze, i jedna železnička pruga koja povezuje grad Džamu sa gradom Sialkoltom u Pakistanu.

U 40 gradova i oko 9000 kašmirskih sela živi preko 4,5 miliona stanovnika. Većinu stanovništva čine muslimani (77%), zatim hindustanci (20%), dok na budiste, semite i hrišćane dolazi samo 3%. Prosečna gustina naseljenosti nije velika, iznosi 21 stanovnik na kvadratni kilometar. Ali, kao što smo videli, postoje velike razlike u gustini naseljenosti između ravničarskih i planinskih delova zemlje. Zbog većeg broja muslimanskog stanovništva Pakistan polaže pravo na Kašmir. Sem političkih, odnosno verskih razloga, Kašmir predstavlja uzrok razdora između Indije i Pakistana i sa ekonomskih stanovišta. Gornji tokovi Inda i njegovih pritoka nalaze se u Kašmiru, tj. pripadaju

Indiji, koja odvodi njihovu vodu i navodnjava istočni, indijski, Pendžab. Pakistan smatra da Indija ne može neograničeno i ne vodeći računa o potrebama zapadnog, pakistanskog Pendžaba, koristiti vodu ovih reka. Ovaj spor je više puta dolazio pred razne međunarodne forume i komisije. U načelu je postignut sporazum da Indija može neograničeno koristiti vode tri istočne reke (Satledža, Ravija i Beasa), dok vode druge tri reke (Inda, Dželama i Čինaba) treba uglavnom da odlaze Pakistanu.

Smilja Rakičević

Literatura:

1. M. E. Lahov: Putešestvie po Asamu, Vesnik Moskovsogo univerziteta, No 1, Moskva 1962.

2. O. B. Oskolkova: Severnaja Indija, Akademija Nauk SSSR, Moskva 1958.

3. V. Pavlov i A. Rjabčikov: Indija, Moskva, 1956.

4. Kratkaja geografičeskaja enciklopedija 2, Moskva 1961.

IZMJENA ODNOSA KARA BOGAZ GOLA I KASPIJSKOG JEZERA

Poznat je pojam relativno brzog spuštanja razine Kaspijskog jezera (u posljednjih 25 godina 2,5 m). Ovim procesom izmijenili su se i odnosi između jezera i njegovog čuvenog zaliva Kara bogaza, poznatog po velikom ishlapljivanju i taloženju soli.

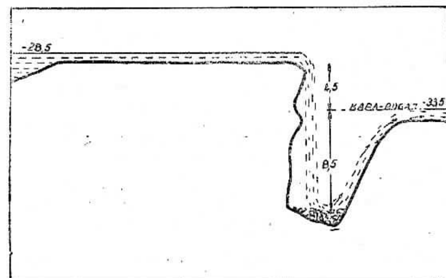


——— Obala Kara-Bogaz zaliva prije 50 godina

Zaliv Kara Bogaz

Pomenutim spuštanjem razine jezera sužen je i tjesnac koji ga spaja sa zalivom (od 11 na 1 km), a time je opala i količina vode koja se preliva u zaliv (još 1960. g. 25 km³ a 1962. 10 km³!) Zbog smanjenog priticanja počelo je naglo opadati razina vode u zalivu i smanjivati se njegova površina; u toku od 50 godina površina zaliva je opala za 18 000 km² na 10 000 km², a dubina sa 13 na 3 m. Obale su se povukle mjestimice i do 50 km.

Bržim spuštanjem razine zaliva (33,5 m) došlo je već do razlike od 4,5 m prema razni Kaspijskog jezera (—28,5 m) i došlo je do snažnog vodopada »Karabogaška Niagara« koji je izdubio vrtložne lonce relativne dubine 8,5 m tj. cijeli vodopad je dubok 13 m. Vode prenose i iskapaju znatne količine pijeska i talože ga u zalivu u obliku delte. S vodom opada i velika količina ribe u slaniji zaliv i zadržava se u delti. Za ribama su došle i brojne ptice, te se stvorila karakteristična i bogata životna zajednica.



Sl.2

»Karabogaška Niagara«

Zbog spuštanja razine i dubine tjesnaca morao se napustiti i grad Kara Bogaz koji je bio na južnoj strani. Ruševine grada brzo prekriva pijesak. Soli dobivene u zalivu sada se izvoze preko luke Bekdaš koja je sjevernije i na obali Kaspijskog jezera.

Neda Roglić

CESTOVNI TUNEL ISPOD SV. BERNARDA

God. 1962. dovršeno je prekopavanje cestovnog tunela između pitomog kraja Valois u gornjoj dolini Rohne u Švicarskoj i poznate Val d'Aosta u dolini Dora Baltea. Preko 2473 m visokog sedla održavane su povremene i teške veze još od prethistorijskih vremena, jer je planinska barijera relativno uska a sjeverna i južna strana se međusobno snažno privlače. Preko visokog sedla su prolazile rimske legije, Hanibalova vojska i Napoleonova armija, a vjerski hodočasnici su naročito oživjeli prelaz. Olujno sedlo je mnoge iznenadilo i spašavanje iz snježnih zameta bila je stoljetna funkcija legendarnog hospicija, koji je u tu svrhu odgojio čuvene pse. Pojačani moderni turistički promet ne može se zadovoljiti ovim teškim i sezonski otvorenim prijelazom.

Jedan torinski inženjer je već 1936. god. izašao sa idejom prokopavanja tunela. Plan je privukao pažnju, ali je skori rat to potisnuo i odgodio realiziranje. Ideja je ponovno oživjela 1946. i o tome se mnogo pisalo do 1953. god. kad je došlo do prvih službenih kontakta dviju zainteresiranih vlada. Do sporazuma je došlo tek u rujnu 1958. god., a 1959. god. počeli su radovi.

Novi tunel počinje na švicarskoj strani na 1918 m nešto južnije od Cantine d'en Haut, a na talijanskoj strani na 1875 m blizu Saint Remya. Biti će dug 5380 m, visok 4,5 m, vozna cesta je široka 7,5 m a sa strane su nogostupi 90 cm široki. Pad je na švicarskoj strani 0,2% a na talijanskoj 1,69%.

Tunel će biti najsuvremenije indirektno i neonski osvijetljen ali jače u sredini a slabije na krajevima radi lakšeg prilagođavanja vozača. Dva okomita kamina će osiguravati ventilaciju. Automatska signalizacija i telefonska služba će osiguravati brzo otklanjanje zastoja. Računa se da će na sat prolaziti oko 250 kola. Taksa će se naplaćivati samo na izlaznoj strani i biti će manja od željezničkog prevoza.

Pristupne ceste će radi otklanjanja snijega biti natkrite i to na talijanskoj strani 9670 m što će iziskivati trošak od 3 milijarde lira. Na švicarskoj strani ovi troškovi su manji. Mali nagibi osiguravaju vožnju a posebna parkirališta dulje uživanje u vidicima. Predviđa se da vremenske nepogode neće prekidati promet. Uz turistički promet ojačat će i prijevoz tereta. Uz tunel se provodi naftovod kojim će se iz genovske luke snabdjevat Švicarska, a vjerojatno i južna Njemačka.

Gradnja tunela će stajati oko 18 milijardi lira što u jednakim udjelima plaćaju Italija i Švicarska. Međa u tunelu će biti okomita projekcija površinske granice tako da će više od dvije trećine dužine pripadati Švicarskoj.

Tehnička dostignuća otklanjanju alpsku barijeru i naročito idu u prilog jačanju položaja Italije.

Neda Roglić

Carlo Traversi, Il traforo Gran San Bernardo. L' Universe anno XLII N. 5 settembre—ottobre 1962.

GRENLAND

Grenland, što znači »Zelena zemlja«, ima vrlo malo opravdanja za ime koje nosi. Dao mu ga je Erik Crveni, kad je 982. g. došao s Islanda na njegovu istočnu obalu, najvjerojatnije potkraj ljeta ili početkom jeseni, kad je uski obalni pojas jedino zelen. Sav ostali unutarnji dio otoka je pod ledom, pa osobito tom dijelu ime najmanje odgovara.

Grenland je prava ledena zemlja i prava sjeverna zemlja. Najsjeverniji rt Morris Jesup na 83° 39′ N je svega 708 km udaljen od Sjevernog pola, a najjužniji rt Farvel na 59° 46′ N ne nalazi se daleko od polarnog kruga, gdje se dan i noć izmjenjuje samo jednom godišnje. On je približno na istoj geografskoj širini kao Lenjingrad, Oslo i Churchill u Kanadi. Oba su rta međusobno udaljena čak 2650 km, što približno odgovara razdaljini između najsjevernijeg dijela Švedske i Riječkog zaljeva. Sjeverno od 70° N je prosječna širina Grenlanda oko 1300 km, što približno odgovara udaljenosti između Zagreba i Londona.

Od tog ogromnog prostranstva koje iznosi 2 175 600 km² čak je 1 833 900 km² pod stalnim ledenim pokrovom, a svega 341 700 km² bez leda. Zemlja bez leda

sastoji se od uskog obalnog pojasa koji nigdje ne prelazi širinu od 200 km, a uglavnom je mnogo uži, zatim od arhipelaga skjerova i brojnih nunataka, koji izviruju na rubovima ledenog pokrova. Od tog ledom nepokrivrenog obalnog pojasa sjeverni i najveći dio istočne obale su nenastanjena i, što više, nepristupačna hladna prostranstva. Naseljeni prostor ima oko 150 000 km² i leži uglavnom na južnoj i zapadnoj strani.

Grenland leži na kontinentalnom pragu Sjev. Amerike, ima klimatske karakteristike Arktika, dok je politički integralni dio Danske.

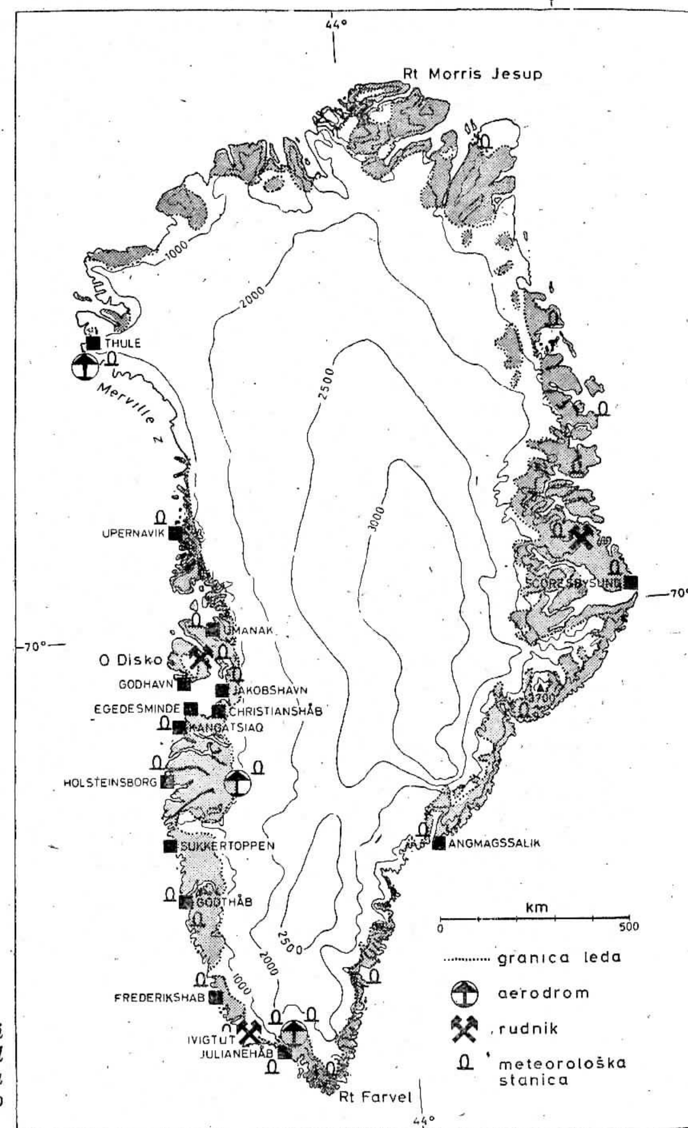
Sve do II svjetskog rata smatran je zabačenim prostorom i nije mu se pridavalo nikakve veće važnosti osim znanstvene. Uz Antarktik to je jedini prostor na zemlji gdje se može proučavati ledeni pokrov i glacijacija kontinentalnih proporcija. Bio je, na karti svijeta prikazivan Merkatorovom projekcijom, no ona ne samo da je preobilno izopačila njegovu veličinu i oblik, već je i sakrila ono što pokazuje moderna polarna projekcija i što Grenlandu u današnje vrijeme daje najveću važnost, a to je njegov položaj. Svaka geografska karta polarne projekcije zorno prikazuje da je Arktički ocean u stvari Arktički mediteran okružen Sjev. Amerikom, Grenlandom, Evropom i Azijom, gdje baš Grenland ima najpovoljniji i centralni položaj između Sjev. Amerike s jedne, te Evrope i Azije s druge strane. Najkraći zračni putevi između dva područja svijeta s najvećom koncentracijom stanovništva prolaze kroz arktički prostor preko Grenlanda, koji je tako postao jedna od najvažnijih centralnih tačaka u interkontinentalnoj zrakoplovnoj mreži. To je prva počela koristiti Skandinavska zrakoplovna kompanija SAS za letove iz Skandinavije u Kaliforniju, koristeći Grenlandski aerodrom Sonderstrom. Iako danas već i druge zrakoplovne linije koriste tri najmodernije opremljena aerodroma na Grenlandu (Thule, Solderstrom i Narsarnak), to nije ostala jedina važnost Grenlanda s obzirom na njegov položaj. Razmimoilaženjem u politici između dva politička bloka, Grenland je postao i strateški neobično važno područje osobito za USA. U čitavom lancu radarskih alarmnih stanica, stanica Kulusuk na istočnom Grenlandu je najisturenija i zato najvažnija stanica NATO-a u strategijskom sistemu.

Unatoč svoje vrlo razvedene obale s ogromnim brojem dubokih fjordova i čak 40 000 km obalne linije Grenland je samo na svojem manjem dijelu pristupačan za brodove i to tek manji dio godine. Za mora koja ga okružuju moglo bi se slobodno reći da ga zaleđuju, umjesto oplakuju. S istoka ga od Špicberga dijeli Grenlandsko more, a od Islanda Danski prolaz, dok je sa zapada od Američko-arktičkog arhipelaga odijeljen Davisovim vratima, Baffinovim zaljevom, Smithovim prolazom, uvalom Kane, kanalom Kennedy i prolazom Robeson. Sjeverne obale otoka su uvijek zaleđene, tako da njima još nije prošao nikada ni jedan brod. Uz istočnu obalu jaka Istočno-grenlandska struja nosi iz arktičkog prostora ogromne količine plovećeg leda. On nastaje smrzavanjem vode na površini mora i u polarnim krajevima može biti od 3—5 m debljine, dok mu je inače prosječna debljina oko 2 m. Uz istočnu obalu Grenlanda čini širok pojas — »storis«, koji čak i u južnom dijelu može biti oko 100 NM širine, pa potpuno blokira obalu za vrijeme većeg dijela godine. Kod rta Farvel hladna Istočno-grenlandska struja sastaje se s Irmingerovom strujom — granom tople Golfske struje, koja blizu Islanda skreće na zapad i zajedno formiraju novu struju koja se kreće uz zapadnu obalu Grenlanda prema sjeveru i sve do Godthaaba nosi ploveći led i tako onemogućava i ovdje plovidbu kroz velik dio godine. Maksimum rasprostranjenja taj veliki ploveći led dosiže zimi, dok se kroz ljetno doba godine smanjuje, pa na jugu Grenlanda može potpuno nestati do kolovoza. Plovidba na zapadnoj obali između Godhaaba i rta Farvel moguća je od kolovoza do ožujka, a na istočnoj obali od rta Farvel do Angmagssalika samo od sredine kolovoza do studenog, dok sjeverno do najvećeg, čak 180 km dubokog Scoresbyfjorda još kraće vrijeme, što varira u pojedinim godinama.

Druga struja plovećeg leda teče sa sjeverozapada i nosi tzv. zapadni led — »vestis«, ali samo do 66° N, i to od početka zime do kraja proljeća, tako da se za zapadnu obalu Grenlanda od 61° N na sjever može reći da uz nju kroz veći dio godine nije plovidba uopće ozbiljnije ugrožena od plovećeg leda.

Od plovećeg leda mnogo veća su opasnost za brodove ledeni bregovi, jer im se svega 1/10 nalazi vidljiva iznad razine mora. Nastaju od otkinutih dijelova velikih grenlandskih ledenjaka po njihovom spuštanju u more, a mogu biti različite širine i do 100 m visine. Najviše ih dolazi iz najbržih ledenjaka na zapadnoj obali iz fjordova između 69° i 79° N, te Merville zaljeva, gdje ledeni pokrov dopire direktno u more frontom od 300 km, dok ih na istočnoj obali nastaje mnogo manje i ti su uglavnom iz Scoresbyfjorda. Oko 5% ih je dovoljno velikih da se odupru topljenju i struje ih odnose čak do Newfoudlanda, gdje se na kontaktu s Golfskom strujom konačno otope i deponirajući materijal što ga sa sobom nose s Grenlanda čine poznati Newfoundlanski plićak.

Budući da najveći dio Grenlanda pokriva led, o geološkom sastavu i reljefu Grenlanda možemo govoriti samo na osnovu poznavanja od leda slobodnog uskog obalnog pojasa. Grenlandski štit je poput Kanadskog i Fenoskandinavskog izgrađen uglavnom od gnajsa i granita. Te stijene čine podlogu cijelog otoka, no u obalnom pojasu su konti-



Grenland — ledeni pokrov i raspored važnijih lokaliteta (Sivo = nezaleđeno područje)

nuirano zastupljene samo na južnoj trećini otoka, dok su u srednjem dijelu pokrivene tercijarnim bazaltnim izljevom, a dalje na sjever metamorfnim i sedimentnim stijenama, koje su na istočnom i sjevernom dijelu obale borane. Starije stijene su bogate vrijednim rudama od kojih je najznačajniji kriolit u Ivigtutu na jugu otoka. U istočnom dijelu otoka blizu Scoresbyfjorda ima galenita, a bogata su i nalazišta grafita, te ima milovke i željezne rudače, dok u mlađim stijenama na otoku Disko u zapadnom dijelu Grenlanda ima tercijarnog ugljena, koji je ovdje dokaz tople klime prije kvartalnog ledenog doba.

U reljefnom pogledu Grenland ima oblik depresije ispunjene ledom i okružene planinama. Najviše su planine na istočnoj obali s prosječnom visinom od 2000 do 3000 m s najvišim vrhom od 3700 m, dok je prosječna visina planina zapadne obale od 1500 do 1800 m. Središnja depresija je najniža u sjevernom dijelu otoka, gdje joj je dno ispod razine mora i to čak 250 m, što znači da jedino ledeni pokrov čini Grenland jedinstvenim i najvećim otokom na Zemlji.

Najvažnija sila koja je utjecala na izgled obalnog pejzaža je ledenjačka erozija. Ona je stvorila različite tipove terena čiji heterogeni reljef je rezultat različite otpornosti stijena i lokalnih razlika u jakosti erozionih sila. U višim dijelovima izvan leda dominiraju nunataci i planinski grebeni koji nisu nikad bili pod ledom, dok se u nižem obalnom pojasu izmjenjuju oblici glacijalne erozije poput komčića, fjordova i skjerova, te akumulacioni oblici, kao rezultat deponiranog materijala otopljenog leda. Brojna su glacijalna jezera i močvare. Reljefni detalji površine su jak odraz arktičke okoline, npr. vječno smrznuto tlo i soliflukcijski fenomeni poput poligonalnih tâla i sl.

Ledeni pokrov zauzima 4/5 površine otoka i čini 1/8 od ukupnog ledenog pokrova na Zemlji. Površina mu ima oblik dviju ledenih kupola, čije su najveće visine u istočnom dijelu Grenlanda. Južna dosiže aposultnu visinu od 2800 m, a sjeverna od 3300 m. Na osnovu velikog broja seizmičkog sondiranja računa se da je prosječna debljina leda oko 1500 m, a najveća preko 2000 m. Ledeni pokrov nije rudimentaran dio posljednjeg ledenog doba, već je recentan i rezultat je današnjih klimatskih uslova, međutim i on utječe na klimu zbog svoje veličine.

Visina snježne granice je na južnom Grenlandu 1200 m, na otoku Disko 700 m, a na sjevernom Grenlandu 320 m. Središnje područje otoka prima godišnje oko 1 m padalina, što odgovara porastu leda za 30—40 cm. Taj prirast se gubi otapanjem, evaporacijom i stalnim pomicanjem prema obali, gdje se na kraju lomljenjem ledenjaka i dolaskom u more stvaraju poznati ledeni bregovi. Zbog nagnutosti terena i nižeg planinskog okvira veći dio leda klizi prema zapadu. Kretanje dolinskih ledenjaka je vrlo brzo — čak i do 30 m dnevno, koliko neki alpski ledenjaci pređu tek u godinu dana. Izgled ledene površine različit je u unutrašnjosti i rubnim zonama. U unutarnjim dijelovima površina je ravna ili blago valovita, s mjestimično snježnim dinama, koje stvaraju jaki vjetrovi od poput prašine sitnih snježnih kristala. U rubnim zonama ima mnogo više pukotina, oštriji su nagibi i visoki okomiti završeci, koji čine pristup ekstremno teškim. Ranije se mislilo da je iznad ledenog pokrova na Grenlandu konstantno visok pritisak zraka, no današnje opservacije pokazuju, da njime prolaze i povremene barometarske depresije. Grenlandske vremenske prilike su od velike važnosti u predskazivanju vremena nad sjevernim dijelom Atlantskog oceana i sjeverne Evrope, pa zbog toga danas postoje na njemu brojne meteorološke stanice, koje zbog teških uslova zahtijevaju ogromna sredstva i ljudske snage za održavanje tog važnog internacionalnog posla.

Grenland ima arktičku klimu, ali zbog velikog rasprostranjenja otoka od juga prema sjeveru postoje važne lokalne razlike. Na južnom Grenlandu je subarktička, a na sjevernom prava polarna klima. Srednjaci temperature obalnog područja postepeno opadaju od juga prema sjeveru (Ivigtut: VII 9,9° C, II —7,9° C; Godhaab: VII 6,5° C, II —10,1° C; Upernavik: VII 4,9° C, II —23,2° C). Postoje lokalne razlike između vanjskih obala s maritimnim utjecajem i obala u zaklonjenim fjordovima s kontinentalnim utjecajem, koje unatoč blizine ledenog pokrova imaju toplija ljeta. Godišnja količina padalina rapidno se smanjuje prema sjeveru. (Ivigtut: 1130 mm, Upernavik: 230 mm). Za Grenland je karakterističan vjetar koji zbog visokog pritiska na ledenom pokrovu puše prema obali. Ima fenske karakteristike i može ponekad uzrokovati skok temperature čak za 20° C u razmaku od svega jednog sata. Ledeni pokrov ima svoju vlastitu klimu sa srednjim temperaturama u svim mjesecima ispod 0° C i koja varira s visinom, dok mu je u središnjim dijelovima srednja godišnja temperatura konstantna i iznosi —32° C.

U takvim ekstremno teškim prirodnim uslovima flora i fauna se je morala prilagoditi surovoj sredini. Vegetacija je prilagođena dugom tamnom periodu, te dugačkim i svijetlim ljetnim danima, niskim temperaturama i smrznutom zemljištu. Bujnija je na jugu, gdje ima čak manjih stabala vrba, breza i joha, koja se prema sjeveru javljaju samo u obliku kržljavog grmlja. Inače se u natopljenim ravnicama javlja močvarno bilje, lišajevi, mahovine i kržljavo grmlje, a u untarnjim ocjeditijim dijelovima obalnog pojasa arktička travna stepa.

U visokoj fauni brojčano dominiraju morski sisavci. U moru živi šest vrsta tuljana i 16 vrsta kitova, polarni medvjed živi na morskom ledu, dok su se na kopnu prilagodili moškatno govedo, polarni vuk, zec, lisica, zerdav, sob i u sjevernim dijelovima pripitomljeni polarni pas. Veliko je bogatstvo vrsta ptica, međutim ribe su daleko najbrojnije sa stotinama vrsta i od velike su ekonomske važnosti, a među njima najviše bakalar, oslić, iverak i losos. Jedna neugodna pojava ljeti su veliki rojevi komaraca.

Iako su Eskimi naselili Grenland još u prethistorijsko doba, teški prirodni uslovi uvjetovali su da je broj stanovništva još i danas na tako velikom prostoru vrlo malen. 1956. godine broj stanovništva je iznosio 28 300, uključujući oko 2000 Danaca, a ne uzimajući u obzir vojno osoblje u bazama NATO-a, koje je u odnosu na mali broj stanovnika Grenlanda relativno brojno. (U studenom 1953. g. bilo je npr. 2000 ljudi u bazi Thule, 1000 u Sondre — Stromfjordu i oko 1200 u Narsarnaku.)

Jača kolonizacija otoka počela je oko 1000 g. n. e., sto godina nakon što su Grenland otkrili Normani. Normani su kolonizirali jugozapadnu obalu, dok su se Eskimi istovremeno širili od sjevera prema jugu. Normani su se ovdje bavili stočarstvom, lovom i vrtlarstvom, međutim oko 1500. g. su izumrli najvjerojatnije zbog pogoršanja klimatskih prilika, a na njihovo mjesto kolonizirali su se Eskimi, kojima je najvjerojatnije drugačiji način ishrane omgućio da se održe.

Očekivali bi da na Grenlandu žive uglavnom čisti Eskimi, no novije kolonizacije većinom iz Danske nakon 1721. g. uvjetovale su veliko miješanje stanovništva, pa čistih Eskima ima još samo u najzabačenijim mjestima, oko 240 na sjeveru i nekoliko stotina na istočnom dijelu otoka. Glavnina stanovništva je koncentrirana na južne dvije trećine zapadne obale.

Danas na Grenlandu ima ukupno oko 220 naselja, od kojih polovica broji manje od 50 stanovnika. Zbog lakše opskrbe i trgovine postoji stalna tendencija koncentracije stanovništva prema većim centrima.

U upravnom pogledu postoje tri provincije: Sjeverna ima sjedište u Godhavnu, Južna u Godthaabu, koji je s 3000 stanovnika najveće naselje na Grenlandu i Istočna sa sjedištem u Angmagssaliku.

Glavno zanimanje stanovništva je lov i ribolov, a najrazvijeniji je opet na zapadnoj obali, gdje je i sjedište privrednog života. Uglavnom se love morski sisavci. Prosječno se je lovilo oko 90 000 tuljana godišnje, no poboljšanjem klime njihov se broj smanjuje, ali je naglo porastao ulov oslića, koji se konzerviraju za strano tržište. Uz osliće od riba se najviše lovi bakalar, iverak i losos. Ako se ne uzima u obzir kriolit, ribe čine 85% robe za prodaju. Za hranu psima lovi se morski pas, a ujedno se od njegovih velikih jetara dobiva ulje za svjetiljke. Od kontinentalnih sisavaca najviše se lovi sob, no već je prilično istrijebljen, a u sjevernim dijelovima sjeverni medvjed, lisica i zerdav. Na arktičkim travnim stepama gaji se preko 20 000 ovaca, no mogućnosti za njih su mnogo veće i postoji stalna tendencija njihovog brojčanog porasta.

Od rudnog bogatstva jedino se za izvoz eksploatira kriolit u Ivigtutu, potreban u industriji aluminija i u kojemu Grenland ima svjetski monopol. Godišnja produkcija je u periodu od 1950—55. iznosila oko 100 000 tona, međutim zalihe su prilično iscrpljene, pa je produkcija u stalnom opadanju. Ugljen na Disko otoku koristi se za domaće potrebe dok se željezna i olovna rudača, te grafit ne eksploatiraju, zbog nemogućnosti transporta.

Prema tome vidimo, da Grenland nije samo onakav kakvog ga obično znamo iz nekih filmova o Eskimima. On je najvećim dijelom ogromna i surova ledena pustinja, ali se na onom relativno malom prostoru gdje je naseljen

osjeća jak evropski utjecaj, osobito u gradnji kuća i odijevanju. Javlja se i prva industrija, uglavnom za konzerviranje riba. Životni standard je zahvaljujući nastojanjima danskih vlasti u stalnom poboljšanju. Osnovane su škole na eskimskom jeziku, na kojem izlaze i novine i na kojem tri radiostanice daju svoje emisije. Međutim, važnost Grenlanda je naglo porasla usmjeravanjem zrakoplovnih linija preko arktičkog prostora. Od 1958. god. dokazana je i mogućnost plovidbe ispod arktičkog leda podmornicom na atomski pogon. Neosvojiva barijera za površinsku plovidbu u obliku plovećeg leda najvjerojatnije će na taj način u budućnosti biti zaobiđena, pa će lakši pristup blokiranim obalama možda omogućiti i bolji razvoj.

Zlatko Pepeonik

Literatura:

P. E. Uren: Greenland, Geography of the Northlands; New York 1955.

A. Somme: Greenland, A geography of Norden; Oslo 1960.

KRALJEVINA NEPAL

Granice ove male izrazito himalajske zemlje protežu se skoro tačno po vencima Himalaja počevši od oblasti Ladak u jugozapadnom Tibetu pa do oblasti Sikim u krajnjem severoistočnom uglu Indije. Dok su ove granice Nepala, prolazeći preko najviših himalajskih vrhova, sasvim prirodno određene, južne granice što prolaze po samom podnožju Himalaja nemaju svoju prirodnu određenost i opravdanost. Verovatno da je etnički i strateški motiv kod južnog većeg suseda bio uzrokom za ovakav granični status Nepala. Navedene granice zatvaraju površinu u obliku pravougaonika razvučenog u pravcu približno severozapad-jugoistok sa dužinom od 800 km i širinom od 200 km.

Zauzimajući centralni i najviši deo Himalaja Nepal je sa pravom nazvan »krov sveta« zato što nekoliko osamhiljaditih vrhova, kao da stražare poredani jedan do drugoga, kao da kriju tajne ove najnepristupačnije oblasti u svetu: Tu se ređaju sedam gigantskih vrhova među kojima se ističu Anapurna, Kančendžang, Dhaulagir, Makalu a sve je nadvisio Mont Everest, kao najviša tačka na zemljinoj kugli, od Nepalaca nazvan »boginja-majka sveta što dostiže čak do neba«.

Između ovih najviših vrhova spuštena je jedinstvena veća dolina Katmandu s površinom od 25 : 30 km, opkoljena sa svih strana himalajskim padinama. Ona se nalazi na oko 1300 m nadmorske visine. U ovoj se dolini nalaze i najvažnija gradska naselja u državi sa gradom Katmandu, političkim i ekonomskim centrom i gradovi Patan i Bhatgaon. Gradska naselja nisu velika, ali su gusto naseljena. Po uskim ulicama, na samoj zemlji smeštena je, skoro svakodnevno, razna roba, najviše povrće i voće. Posmatraču izgleda kao da tu ima više prodavača od kupaca. Svuda mogu da se zabeleže ljubopitna deca kako se kreću ulicom klateći se u ritmu uličnih nosača. S vremena na vreme može da se primeti po koji čovek na biciklu, a šumovi automobilskih motora su izvanredna retkost. U reci, krijući se od nesnosne žege, kupaju se bivoli kojima iz vode vire samo rogovi i oči. Bez žurbe, pune dostojanstva, ulicama prolaze flegmatične krave, kao svete životinje.

Kuće su većinom na dva sprata sa obaveznim nadstrešnicama za zaštitu od obilnih kiša i žarkog sunca. Na donjem spratu obično je smeštena kakva radnja ili radionica, a ponekad staja za stoku ili živinarnik.

Verovatno da se nigde na svetu ne može videti toliko mnogo starinskih hramova, kao što je to slučaj sa dolinom Katmandu. Tu redovno dolaze adžije i fanatizirani starci da umru na miru u hramu, a potom da budu spaljeni na specijalno izgrađenim skelama, podignutim pokraj same reke. Evropljanima je još i danas zabranjen pristup u hram.

Ovakvih hramova i kapela ima još mnogo i na više mesta u državi i svi su ukrašeni vrlo lepim rezbarijama i raznim figurama. Samo u dolini Katmandu mogu se izbrojati iznad tri hiljade hramova i kapela. Baš zbog toga dugo vremena Nepal je smatran za »carstvo monaha«.

Zbog amfiteatralnog reljefnog rasporeda od severa prema jugu, na rastojanju od samo 200 km, koliko iznosi širina Nepala, susreće se velika raznolikost u klimi, flori i fauni, počevši od vlažne i tople monsunske do hladne arktičke, odnosno od oblasti sa večnim letom do oblasti velike zime. Na ovoj uzanoj traci, klime se smenjuju vertikalno. Zbog toga se u Nepalu susreću oblasti sa večitim zelenilom, oblasti neprohodne džungle, travni regioni i oblasti sa večito snežnim pokrivačem. Tu mogu da se vide palme, bambusova trska, breze, klenova šuma, suvati i velike gomile snega. Tu zriju banane, mungo plodovi, šećerna trska, raž, kukuruz, krompir, crni luk i dr. Od divljih životinja mogu da se sretnu tigrovi, slonovi, indiski nosorozi, kobre, krokodili, lisice, kurjaci, a pored papagaja, u neposrednoj blizini, žive obični vrapci.

Sve reke Nepala, a one su kratke i vodom obilne pretstavljaju leve pritoke svete indiske reke Gangesa. Sa svojim kanjonskim dolinama, usečene u himalajskim padinama, one za vreme sušnog zimskog perioda, nekada presuše, a u kišno doba nivo odjednom naraste za više od desetinu metara. Njihova ogromna hidroenergetska snaga je sasvim neznatno iskorištena. Samo u donjem toku voda se deli preko primitivnih kanala po pirinčanim poljima.

U dalekoj prošlosti, još u trećem veku pre naše ere u dolini Katmandu postojala je jaka država pod upravom kneza. Prvi stanovnici Nepala bila su plemena tibetskog porekla koja su se kasnije pomešala sa indiskim plemenima i od njih su primila veru i izvesne navike u životu i radu. Do 18. veka Nepal je bio nezavisna država. Početkom 19. veka u Nepal su došli Englezi. I pored toga što je država Nepal i nadalje ostala formalno nezavisna, ipak je u stvarnosti pretstavljala engleski protektorat. Celokupna vlast u zemlji pripadala je krupnom feudalcu Džang Bahanduru Rani. Članovi njegove porodice vlast su dobijali nasledstvom i time je bila formirana dinastija pretsednika vlada. Članovi ove dinastije su preko sto godina vladali Nepalom kao svojim sopstvenim posedom. Kralju su bile oduzete sve državne i upravne funkcije, iako mu je i dalje ukazivana kraljevska čast. Sve najvažnije funkcije u državnoj upravi držali su članovi Rana. Tako na primer, najstariji Ran je držao funkciju pretsednika vlade, drugi brat je bio vrhovni komandant armije, treći vrhovni sudija, a drugi su bili ministri. Sin pretsednika vlade dobijao je generalski čin istog dana kada se je i rodio. I inače, generali su mogli postati samo najbliži rođaci pretsednika vlade.

Sve do 1924. godine u Nepalu je bio na snazi jedinstveni zakon napisan od strane dinastije Rana. Ovim zakonom u državi je ropstvo bilo legalizirano i zato je Nepal bila najzaostalija država u Aziji.

Posle drugog svetskog rata i u Nepalu se je snažno osetio sveži vetar antifeudalnog pokreta u svetu. 18. februara 1951. godine posljednji Rana je bio zbačen sa vlasti od strane naroda. Ovaj se dan u Nepalu praznikuje kao državni praznik. Nešto kasnije, prvi put u istoriji Nepala, održali su se izbori i izabran je prvi parlament. Ali, ovaj parlamentarni život nije trajao dugo Naime, 1960. godine kralj je raspustio parlament, zabranio sve političke partije i uveo režim »neposrednog upravljanja«.

Današnja vlada Nepala je pristalica principa političke neutralnosti i koegzistencije zastupajući politiku za likvidaciju kolonijalizma. Nepal je učesnik Beogradske konferencije neangažovanih zemalja održane septembra 1961. godine u Beogradu. Odnosi sa našom zemljom u poslednje vreme su dosta dobri osobito na ekonomskom planu. Nepal ima potrebe za našom tehničkom pomoći.

Savremeni Nepal ne samo što poseduje svoju staru kulturu, on ima i svoje staro ralo za obradu zemlje kao simbol primitivne privrede. Tako, skoro svo stanovništvo od oko 10 miliona angažirano je u većoj ili manjoj meri u zemljoradnji. Međutim, obradive zemlje nema dovoljno. Nju treba polako oduzimati od planina. Zbog toga Nepalci sa izvanrednom veštinom i umešnošću stvaraju terasaste njive na kojima se seje pirinač, šećerna trska, raž, kukuruz, krompir, razne uljane i lekovite biljke i jutu. Najveći deo ove obradive zemlje pretstavlja »birtu« odnosno sopstvenost je feudalaca, koji državi ne plaćaju ni jednu rupiju poreza, a od seljaka kojima je daju pod najam, uzimaju po dve trećine od godišnjeg prinosa. Od pre izvesnog vremena sprovodi se agrarna reforma, prema kojoj »birte« treba da budu likvidirane, a zemlja treba da pređe u vlasništvo države. Raniji feudalci bi dobili kompenzaciju u novcu.

Stočarstvo kao druga i sporednija privredna delatnost je isto tako prilično razvijena iako na ekstenzivnoj osnovi. Od stoke se najviše uzgaja govedo, koje

služi isključivo za rad, a potom bivoli i živina.

Planine Nepala su vrlo bogate raznim rudama kao što su: gvožđe, zlato, olovo, nafta, ugalj, grafit i dr. Iako su sve ove rude skoro »pri ruci«, zbog nedostatka materijalnih sredstava, ne postoji mogućnost za njihovu eksploataciju. Međutim, sa učešćem inostranog kapitala, pre svega američkog, engleskog i sovjetskog, 1962. godine je izrađen trogodišnji privredni plan za izgradnju zemlje. Prema ovom planu, koji je počeo da se realizira jula meseca 1962. godine, (prema nepalskom kalendaru od jula 2019. godine), treba da se stvore pre svega kavlitetniji rukovodeći kadrovi, da se proširi saobraćajna mreža i da se otpočne s izgradnjom nekih industriskih objekata.

(Prema sovjetskom ilustrovanom nedeljnom časopisu Ogonëk)

B. J. Kostovski, Bitola

KANALIZACIJA MOSELE

Krajem 1963. god. treba da bude dovršena kanalizacija rijeke Mosele francusko-njemačkim sporazumom i zajedničkim sredstvima. Novi vodeni put će imati najmanju dubinu od 2,9 m i njime će moći ploviti brodovi sa 2,5 m gaza i 1500 t nosivoti. Za ovu regulaciju treba urediti 273 km vodenog puta i sagraditi 14 ustava i propusta; od toga 13 na njemačkom teritoriju. Uređenja će davati 767 miliona Kwh godišnje. Radovi će stajati oko 200 miliona dolara (sama kanalizacija 140, a hidrocentrale 60 miliona dolara). Njemačka plaća sve radove za hidrocentrale, jer su na njenom teritoriju i preuzimati će svu električnu energiju. Radove na kanalizaciji plaća mješovito francusko-njemačko društvo. Francuzi će proširiti i postojeći kanal Thionville—Metz.

Ova zajednička njemačko-francuska akcija je dio velikih političko-ekonomskih napora, da se ove dvije tradicionalno posvađene nacije izmire i međusobno povežu. Realizacija plana je i dio akcija u okviru evropske ekonomske zajednice iako nisu svi jednako zainteresirani i ne vesele se u istoj mjeri novom plovnom putu.

Sporazum o gradnji plovnog puta je sklopljen 27. X 1956. u vezi povratka Saarskog kraja Njemačkoj. Oba partnera nisu jednako zainteresirana i francuska strana polaže mnogo veće nade u novi put.

Francuzi računaju da će novi plovni put olakšati i pojeftiniti dovoz ruhrskog ugljena (do 4 mil. t) i povećati izvoz lorenskog željeza. Za posljednje ima malo izgleda, jer je lorensko željezo slabe kvalitete (ruda ispod 30% metala). Njemačka je malo koristila lorensko željezo i za vrijeme njihove vlasti (4 mil. t. u 1913. i 4,3 mil. t. u 1943. god.). Visoka kvalitetna ruda iz Skandinavije i prekooceanskih zemalja je jeftinija, prema ovoj rudi se orijentiraju i Francuzi. U Francuskoj se raspravlja o osnivanju metalurgijskog centra na obali Kanala ili Sredozemnog mora, koji bi koristio uvezenu rudu. Francuski metalurgijski centri koji će biti na Kanalu podržavaju projekt, drugi su protiv. I francuske željeznice predviđaju gubitke.

Sa njemačke strane je bilo malo oduševljenja. Industrija, osobito ruhrska, ne vidi koristi već i izvjesnu opasnost. Jedino industrijski centri uz Mosel očekuju više i jeftiniju električnu energiju. Željeznice su bile protiv kao i mnogi ljubitelji prirodnih ljepota duž sadašnje rijeke. Međutim, mnogo se učinilo da kraj ne izgubi na svojoj privlačnosti i ne dođe do zagađivanja vode. Jedino je rajnska plovidba za novi projekt, jer očekuje povećanje aktivnosti. Na ovom polju novi projekt dobiva međunarodno značenje.

U rajnskoj plovidbi je naročito zainteresirana Nizozemska, koja novim putom može dobiti još veće količine robe za svoje luke na ušću Rajne. Naprotiv, Belgija predviđa slabljenje uloge Antwerpena. I Švicarska predviđa povećanje svojih rajnskih veza. Predviđa se da će se uzvodno prevesti 80% ugljena i koksa, a 20% bolja ruda i staro željezo. Nizvodno bi se prevozili uglavnom proizvodi lorenske metalurgije.

Uređenje ovog plovnog puta pojačava prometne veze smjera N—S. koje u suvremenoj Evropi imaju sve veće značenje. Međutim, nema izgleda da bi se put mogao nastaviti kanalom Mosel—Saone, kako su predviđali neki francuski optimisti. Prevladala je ideja gradnje jeftinijeg pipe line Lionski zaliv—Rajna, a time otpada i glavni razlog za veliki projekt transevropskog kanalskog puta. Svakako novi plovni put će imati mnogostruko značenje u francusko-njemačkim odnosima.

Neda Roglić

Literatura:

A. Michel. The Canalization of the Moselle and west European Integration.

The Geographical Review V. LII, N. 4, b. 475-491, New York 1962.

BORNEO I MALEZIJSKA FEDERACIJA

Pokret za samostalnost zahvatio je početkom decembra 1962. god. i posed engleski Brunnei na najvećem otoku Malajskog arhipelaga Borneu (734 000 km²). Plan Vel. Britanije da stvori Malezijsku federaciju od Malaje i Singapura na najjužnijem poluotoku Azije i od svojih protektorata Brunneia, Saravaka i Sev. Bornea na otoku Borneu, i da na taj način osigura svoj strateški i ekonomski položaj u jugoistočnoj Aziji, na važnom prometnom putu iz Indijskog u Veliki ocean, ne primaju stanovnici tih prostora, pošto oni u toj federaciji vide produženje kolonijalizma. Zbog toga je došlo do ustanka u Bruneiu. Pored ekonomskih i strateških interesa osnivanje Malezijske federacije bi bila i protuteža Indoneziji, koja poseduje istočni i južni deo Bornea.

Malaja i veliki lučki grad Singapur čini ekonomsku i saobraćajnu vezu i prirodnu celinu. Singapur je uvozna i izvozna luka za Malaju. Međutim, Borneo je geografski sastavni deo Indonezije. Borneo je pokriven gustim šumama, i samo se predeli na obalama iskorišćavaju za dobijanje kaučuka i začina, a najvažnija je proizvodnja sirove nafte, naročito u Bruneiu; 4,5 mil. tona godišnje. Sirova nafta se izvozi i prerađuje u Vel. Britaniji.

Po veličini površine 203 791 km² sa 1 300 000 stanovnika, a od toga otpada na Brunei 5 763 km² sa 80 000 stanovnika, britanski posed na Borneu je manji od poseda Indonezije — 539 000 km² sa 3 mil. stanovnika. Ali je po proizvodnji nafte važniji od indonežanskog dijela.

Da bi sačuvala posed na Borneu Vel. Britanija nastoji da ustanak za samostalnost oružanom silom uguši, ali će taj ustanak imati uticaj i na susedne zemlje Brunneia, u njihovoj borbi za političko i ekonomsko oslobođenje.

Stojan Jovičić

MALTA

Još jedan član Commonwealtha dobiće samostalnost. To je otočje Malta. Ono se sastoji od tri veća i tri manja otoka. Najveći se zove Malta. Ukupna površina otoka iznosi 310 km² sa 320 000 stanovnika. Najvažniji je grad La Valeta (64 000 st.).

Otočje Malta se nalazi u najužem delu Sredozemnog Mora, na prolazu iz zapadnog u istočni Mediteran. Zbog toga ono ima u strateškom pogledu najvažniji položaj u Sredozemlju.

Tlo otoka nije plodno, pa se Maltežani bave manje ratarstvom, više stočarstvom, a najviše trgovinom i industrijom. Ovde je razvijena prehrambena industrija, prerada duhana, izrada svile i žigica, a poznata je proizvodnja čipaka.

Stanovnici su u većini Maltežani. Od najstarijih vremena do danas Maltom su vladali razni narodi, o ovim vladavinama svedoče istorijski spomenici i utvrde.

Malta predstavlja dio starog kopna, koje je vezivalo Evropu sa Afrikom, a po geološkom sastavu je kao Tunis. Spomenici iz najstarije epohe se nalaze pod zemljom, to su prave katakombe. One su tek god. 1902. prilikom kopanja jednog bunara otkrivene. Otkrivene su dvorane i hodnici koji zauzimaju površinu od 1 hektara. Oni se nalaze ispod sela Paula 2 km južno od La Valete. Neke prostorije su po veličini i visini kao naše sobe, druge su male prostorije raznog oblika, nalaze se na nejednakoj dubini ispod zemaljske površine, i spojene su sa kamenim stepenicima. Pro-

storije su brižno izgrađene i ukrašene, naročito tavanice. Kad se zna, da su ljudi toga doba imali samo neobrađene sekire od kamena, onda je zbilja čudno, kako su izdubili i ukrasili te prostorije. Ovde nisu postojale prirodne pećine. Na nekim stranama prostorija nalaze se 1 m visoko iznad poda udubljenja i mali otvori kao prozori. U jednoj prostoriji izgrađeno je okruglo udubljenje u podu za vodu, po svoj prilici za religiozne obrede. U prolazima između prostorija ugrađene su vratnice od kamena.

U kakvu svrhu su ove katakombe izgrađene? Da li za stanovanje ili kao grobnice? Po svoj prilici kao grobnice, jer je pronađeno mnogo kosti ljudi i životinja. Jedna prostorija u kojoj bi se jedva 12 ljudi moglo smestiti sadrži mnogo više kosti. Nisu pronađeni dovodi za zrak i svetlo, i nisu pronađena spremišta za vatru.

Osim ovih katakomba, na Malti ima nadzemnih spomenika rimskih vila, normanskih građevina, kršćanskih katedrala sa slikama poznatih umetnika. U La Valeti se nalazi čuveni muzej. Poznata su i utvrđenja, jer je Malta najutvrđenije uporište u Sredozemnom Moru.

Stojan Jovičić

NASELJA JUGOSLAVIJE S VIŠE OD 10 000 STANOVNIKA

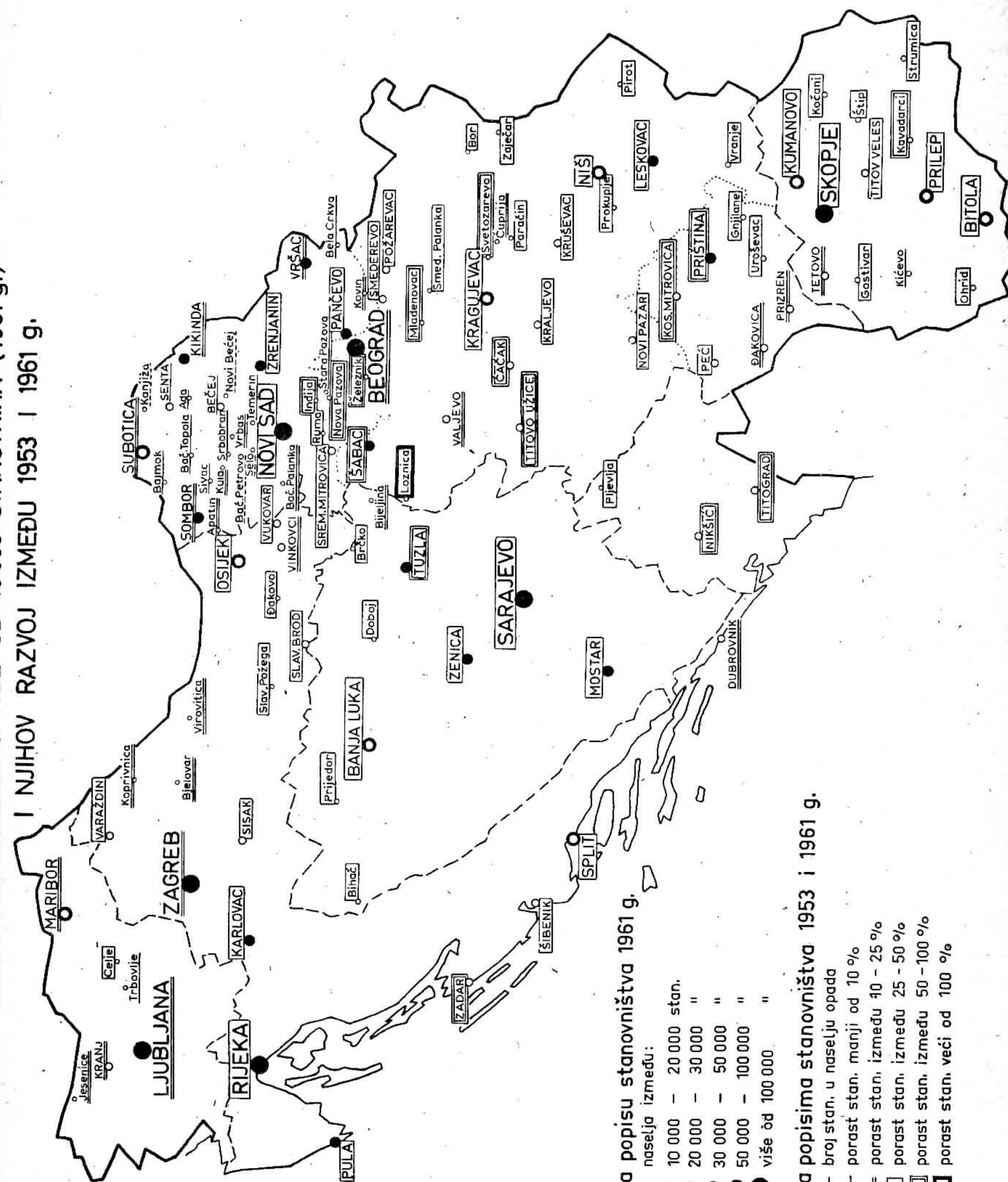
Jedan od procesa u razvoju stanovništva u 20 stoljeću je proces opadanja broja poljoprivrednog stanovništva zbog mijenjanja zanimanja i migracija, a s tim u vezi opadanje broja stanovnika u manjim naseljima seoskog tipa u korist većih naselja i gradova. Taj je proces najbrži u doba razvoja industrije u nekoj zemlji, pojedinom njenom dijelu ili regiji. Karakterističan je i za našu zemlju.

Promotrimo li naselja u Jugoslaviji s više od 10 000 stanovnika primijetit ćemo da su mnoga od njih u periodu od 1953. do 1961. porasla za više od 50% svog stanovništva. Kako prosječni prirodni prirast za Jugoslaviju iznosi 11,2‰ godišnje (prema tome u periodu od 8 godina približno 9%), znači da je on malo utjecao na porast stanovništva u gradovima, tim više što je u gradovima prirodni priraštaj manji od općeg prosjeka. Porast stanovništva gradova uvjetuje dakle useljeno stanovništvo, privučeno novim, najčešće industrijskim funkcijama tih naselja.

Također je interesatno primijetiti da postoji znatna razlika u porastu stanovnika u tim naseljima po republikama. Za uže područje NR Srbije, Kosovo i Metohiju, Bosnu i Hercegovinu i Makedoniju prosjek porasta dosta prelazi 25% (za navedeni vremenski period); za Hrvatsku se kreće oko 25%, a za Vojvodinu i Sloveniju je niži od 25%.

Postoji razlika po republikama i u privlačnosti naselja obzirom na njihovu veličinu. Negdje više stanovnika pri-

Narodna Republika	Površina	Broj stanovnika	Broj naselja s više od 10 000 stanovnika	Prosječan broj km², na koje otpada 1 naselje s više od 10 000 stanovnika	Ukupan broj stanovnika, koji žive u naseljima s više od 10 000 stanovnika	Postotak od ukupnog stanovništva, koje živi u naseljima s više od 10 000 stanovnika
SRBIJA						
Uže područje Srbije	55 968 km²	4 814 100	25	2 239 km²	1 150 761	23,6 %
Vojvodina	21 506 km²	1 851 448	29	742 km²	699 997	37,8 %
Kosovo i Metohija	10 887 km²	963 565	7	1 555 km²	166 754	17,3 %
HRVATSKA	56 538 km²	4 148 122	19	2 975 km²	1 046 967	25,2 %
SLOVENIJA	20 251 km²	1 584 368	6	3 375 km²	285 120	18,0 %
BOSNA I HERCEGOVINA	51 129 km²	3 274 886	10	5 113 km²	374 318	11,4 %
MAKEDONIJA	25 713 km²	1 404 883	13	1 978 km²	427 812	30,5 %
CRNA GORA	13 812 km²	471 433	3	4 604 km²	59 448	12,6 %
JUGOSLAVIJA	255 804 km²	18 512 805	112	2 282 km²	4 211 177	22,8 %



vlače veći, a negdje manji centri. U Makedoniji, Crnoj Gori, Kosmetu i Vojvodini najviše privlače najveća naselja; u Hrvatskoj najviše privlači skupina gradova s 20 000—30 000 stanovnika, a na užem području Srbije, te u Bosni i Hercegovini najmanju privlačnost imaju najveći gradovi. U Sloveniji je prosjek privlačnosti podjednak za sve skupine.

Ne manje interesatni su podaci obzirom na broj stanovništva i površinu pojedinih republika u odnosu na broj naselja s više od 10 000 stanovnika.

Navedeni podaci i crtež pokazuju zanimljivu, raznim faktorima uvjetovanu, nejednakost rasporeda većih naselja na području Jugoslavije, što će zahtijevati posebnu obradu i analizu.

Izvori: Prvi rezultati popisa stanovništva od 31. III 1961. Statistički bilten 214, Beograd — Savezni zavod za statistiku, 1961.

Nada Cukor-Laptoš

VOJNIĆ KAO PRIMJER OBNOVLJENOG NASELJA[1]

Južno od rijeke Kupe, a između Korane na zapadu i rječice Gline na jugu i istoku prostire se područje nazvano Kordun. Naziv potječe od francuskog izraza »Cordon militaire«, a označivao je niz vojničkih posada i utvrda protiv Turaka u prvo doba razvoja Vojne krajine. Od Karlovca 26 km prema jugoistoku poslije Cerovca i Tušilovića dolazimo do prvog većeg naselja na Kordunu, to je Vojnić. Vojnić je bivše kotarsko, a sada općinsko mjesto smješteno u prostranoj udolini pred samim ograncima Petrove gore, koja kulminira u Petrovcu (507 m). Spaljeno gotovo posve (do jedne jedine kuće) od okupatora za vrijeme narodnoslobodilačke borbe, obnovljeno je to mjesto god. 1946. sredstvima Narodne fronte grada Zagreba i predstavlja tip obnovljenog naselja. U ovom malenom prikazu dat ćemo glavne karakteristike Vojnića prije II svjetskog rata kao i njegove obnove poslije oslobođenja.

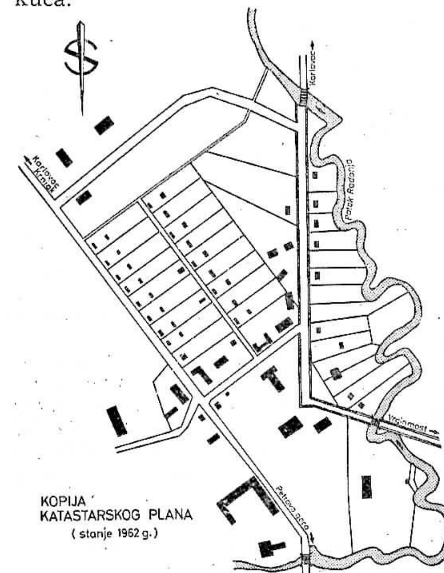
I

Predratni Vojnić prostirao se s jedne i druge strane ceste koja vodi prema Karlovcu i to smjerom S—J. Ta se cesta nastavljala dalje prema jugu uz današnji hotel preko današnjeg školskog igrališta preko mosta na rječici Radonji na južnom kraju naselja i produžavala se uz Gornji Vojnić pravcem prema Petrovoj gori. Od te ceste odvajala se u sredini mjesta cesta prema istoku, a ta cesta i danas postoji i vodi prema Vrginmostu (15 km) preko istočnog mosta na rječici Radonji. Nasuprot toj cesti odvajala se druga cesta, koja danas ne postoji, išla je zapadnim smjerom preko današnjeg parka prema Krnjaku i dolazila kod današnje pošte do raskrižja, od kojega cesta vodi na jednu stranu prema zapadu put Krnjaka (6 km), a drugu stranu prema Petrovoj gori, a jedan put ide od tog raskrižja u selo Radmanovac (3,5 km). Drvored starog kestenja u današnjem parku na Trgu oslobođenja pokazuje još i danas smjer, kojim je nekada išla ta cesta, a koja je prekrita nasadima parka usred današnjeg Vojnića.

II

Vojnić je bio oslobođen od strane partizana 12. januara 1942. i do tada bio je čitav i neoštećen. U daljnjem toku narodnooslobodilačke borbe bio je napadan od okupatora i bombardiran i tako je uništen i spaljen čitav osim jedne jedine zgrade usred mjesta, u kojoj se danas nalazi trgovina »Borovo« i slastičarna. Ostatke zgrada rušili su kasnije sami branitelji, da ne dadu uporišta neprijatelju, kao i stanovnici i odnosili upotrebljivu građu, i tako se još i danas vide u Vojniću tragovi temelja bivših zgrada kao ostaci staroga Vojnića. Ti se tragovi bivših spaljenih, srušenih i ništenih kuća u Vojniću još vide u dvorištu prosvjetne zgrade (Vergaševa ulica 17), zatim pokraj gostionice »Putnik«, pokraj kuće Jurić u Dakićevoj ulici i na školskom igralištu, gdje je nekada stajala crkva. Ostali su temelji ili izvađeni ili pokriti novim naslagama. U parku raste još i danas kruška, koja je nekada pripadala vrtu jednog privatnika.

Obnova Vojnića započela je odmah god. 1945. i nastavila se tokom čitave godine 1946. i to sredstvima Narodne fronte grada Zagreba. Stanovništvo, koje se bilo tokom rata razbježalo, sklonulo u šumu ili otišlo u Srbiju, vratilo se na svoju zemlju i sudjelovalo u obnovi i izgradnji novog Vojnića. Isto tako i posjednici zaselaka oko Vojnića vratili su se na svoje posjede, dobili državnu pomoć iz sredstava Narodne fronte grada Zagreba, dali svoju radnu snagu i tako ponovo podigli svoje zaseoke, koji se nižu u okolini Vojnića. U Vojniću su uglavnom podignute državne (općinske) stambene zgrade, među kojima se nalazi tek nekoliko privatnih kuća.



Plan novog Vojnića

Današnji obnovljeni Vojnić zauzima dvostruki prostor negoli je to bio slučaj sa starim predratnim Vojnićem. Uz cestu, koja vodi iz Karlovca i uz koju se nizao najveći dio zgrada starog Vojnića, imade sada samo manji broj kuća, dok se mjesto sa svojim zgradama pomaklo više prema zapadu na slobodni prostor između ceste za Karlovac i ceste za Krnjak. Vojnić je tako sada smješten između četiri mosta, od kojih se istočni, sjeverni i južni most nalaze na rječici Radonji, a zapadni most ispod sela Kolarića na Kuplenskom potoku. Cesta, koja vodi iz Karlovca u smjeru S—J, dolazi sada do današnjeg hotela i onda skreće jugoistočnim smjerom prema Vrginmostu. Uz zapadni rub mjesta vodi cesta prema Krnjaku (i dalje prema Karlovcu), a južnim smjerom u Petrovu goru. Od ove se ceste odvaja kod današnje Pošte ulica, koja spaja obje ceste, a njoj nasuprot vodi cesta prema jugozapadu put sela Radmanovca. Cesta, koja vodi prema Krnjaku, zove se u mjestu Vergaševa ulica, s njom paralelno teče Kordunaška ulica, a cesta koja vodi prema Karlovcu zove se u mjestu Dakićeva ulica. Na slobodnom prostoru između obje ceste i spojne ulice uređen je park i zove se Trg oslobođenja.

Vojnić se obnavljao pod rukovodstvom, koje je bilo zamislilo izgraditi Vojnić u obliku kolhoza (seljačke radne zadruge). Zato vidimo uz Vergaševu i Kordunašku ulicu s istočne strane po dva paralelna niza stambenih zgrada, od kojih su prvi niz prizemnice, a drugi jednokatnice. Prvi niz imale su biti stambene, a drugi niz gospodarske zgrade pojedinih seljačkih radnih zadruga. Kad je ta ideja napuštena, pretvorena su oba niza zgrada u stambene zgrade, pa tako služe i danas stanovnicima Vojnića.

Usred Vojnića na slobodnom prostoru, kuda je nekada vodila cesta za Krnajk, nalazi se Trg oslobođenja s parkom, a usred parka stoji 10 m visoki obelisk kao spomenik palim žrtvama i to »u slavu narodnim herojima Milisavu Dakiću i Dušanu Vergašu...« i »u spomen 3849 budi žena i nejači iz ovog kotara, koje pobiše na njihovu pragu...« »27. jula 1949. podiže ovaj spomenik Savez boraca narodnooslobodilačkog rata i narod kotara Vojnić.« Obnovljeni Vojnić može imati sada oko 1400 stanovnika, a spada pod kotar Karlovac. Prije spomenuta sela čine i danas jaku okolinu Vojnića, i iz njih dolaze u Vojnić odrasli na sajam, a djeca u školu.

Prema izloženom Vojnić je kao obnovljeno naselje napustio uglavnom svoj nekadašnji položaj pod istočnom brežuljastom kosom uza cestu prema Karlovcu, gdje se nalazi samo nekoliko stambenih, većinom privatnih, zgrada, pa je zauzeo u izgradnji slobodni prostor prema zapadu između ceste za Karlovac i ceste za Krnjak. Javne zgrade smještene su većim dijelom oko Trga oslobođenja, jedino se Zdravstvena stanica nalazi na sjeverozapadnoj mjesta. Prostor između njih zauzele su državne (općinske) stambene zgrade.

Vojnić je — kako veli natpis na spomeniku — sravnjen sa zemljom, ali je do kraja rata ostao slobodno središte narodnoslobodilačkog pokreta na Kordunu. Tako je Vojnić baš doprinosima grada Zagreba obnovljen i predstavlja primjer obnovljenog naselja.

V. Dorčić

---

1) Kod sakupljanja podataka za ovaj prikaz pomogao mi je Mile Eremić, službenik Šumarije u Vojniću, a plan izradio je Vojislav Popović, šef katastra u Vojniću, pa obojici izričem osobitu hvalu.

TERENSKA NASTAVA

Rad izvan škole obično se vremenski organizira na jedan od slijedećih načina:

1. Terenski nastavni sat
2. Poludnevna ili jednodnevna terenska nastava
3. Višednevna terenska nastava

Poludnevna ili jednodnevna terenska nastava običava se zvati školski izlet, a višednevna — školska ekskurzija. Smatramo boljim naziv poludnevna ili jednodnevna terenska nastava, te višednevna terenska nastava, iz razloga što ovakav izlazak na teren nije samo provod u prirodi nego i organizirana nastava.

1. Terenski nastavni sat. Sat terenske nastave može se održati jedino u blizini škole jer ne raspolažemo toliko vremenom da bismo se mogli udaljiti od školske zgrade. Nastavnik se mora pripremiti za terensku nastavu i upoznati se s objektima na terenu. Kako će uspjeti terenski sat, ovisi u mnogome kako ga je nastavnik pripremio. Na terenskom nastavnom satu mogu se vršiti promatranja, mjerenja i crtanja predmeta u prirodi. Terenski nastavni sat organizira se u cilju da se unese realnost u nastavu, da se učenik nauči promatrati svijet oko sebe, da nastavnicima pojednostavni i skrati teoretska izlaganja u razredu. Tako na primjer nastavnik će s učenicima izvršiti mjerenje jedne kratke ulice ili dvorišta i nacrtat će plan. To će poslužiti kasnije da učenici lako nauče što je to mjerilo, generaliziranje, geografska karta, topografski znak i drugo. Ima veliki broj tema za terenski nastavni sat. Nastavnik će u planu svoga rada izabrati samo nekoliko njih za koje smatra da će ih učenici lakše usvojiti negoli u razredu. Izbor tema ovisi također i o objektima koji se mogu naći u blizini škole. Navodimo nekoliko tema za terenski sat koje se više ili manje mogu obrađivati u svakoj školi:

»Vježbanje orijentacije i kretanja pomoću busole«
»Šetnja pomoću plana mjesta«
»Promatranje zvjezdanog neba«
»Postanak reljefa na primjerima slojevitih i drugih stijena«
»Promatranje djelovanja egzogenih procesa u blizini škole (promatrati erodirane padine, teren poslije jake kiše ili poslije jakog vjetra)«
»Mjerenje u podne dužine sjene u razna godišnja doba«
»Mjerenje i određivanje meteoroloških pojava i elemenata«

Ako se ovako postavi izvođenje terenskog sata, onda je bespredmetno raspravljati o tome da učenici u blizini škole nemaju što naučiti, jer da oni navodno bolje od samog nastavnika poznaju situaciju oko škole.

2. Poludnevna ili jednodnevna terenska nastava. Kod ove terenske nastave mora se odabrati glavni objekt koji ćemo s učenicima posjetiti i upoznati. To može biti izvor, rijeka, morska obala, posebni oblici reljefa (polje u kršu i drugo), zatim tvornica, elektrana, rudnik, poljoprivredno dobro itd. Ako je moguće, potrebno je vršiti ispitivanja a ne samo zapažanja. Ako na primjer za glavni objekt odaberemo rijeku, onda ćemo učenike upoznati što je to desna i lijeva obala, što je korito rijeke, kakvi su oblici nastali zbog djelovanja erozije, a kakvi zbog djelovanja akumulacije, zatim koje su koristi i štete rijeke za dotični kraj (poplave, navodnjavanje, opskrba stanovništva vodom, utjecaj rijeke na naselja, na život stanovnika itd.). Međutim možemo vršiti i ispitivanja, kao na primjer, mjerenja temeperature vode i zraka, mjerenje brzine toka (pomoću štoperice i čepova), određivanje matice rijeke na raznim dijelovima toka (na okuci, dalje od okuke i slično) itd. Na ovakovim poludnevnim ili jednodnevnim terenskim izlascima nastavnik geografije može organizirati nastavu i s ostalim nastavnicima koji mogu iskoristiti boravak učenika na terenu da povežu teoriju iz školskih klupa na terenu. U tom slučaju potrebno je da nastavnici izvrše pripremu za zajednički izlazak na teren.

Kad za glavni objekt izaberemo neku tvornicu, elektranu, poljoprivredno dobro i tome slično sasvim je razumljivo da ćemo nastojati da nam kod posjete osoblje dotične ustanove ili poduzeća bude od pomoći. Praksa je pokazala da tumačenje funkcioniranja i organizacije ustanove ili poduzeća od strane osoblja koje je tu zaposleno ne pruža naročite koristi učenicima. Njihova objašnjenja su najčešće puna tehničkih izraza i pažnja učenika koncentrirana je više na predmet koji promatraju nego na izlaganje. Osim toga treba znati i imati iskustvo kod tumačenja učenicima. (Mi nastavnici obično mislimo, sudeći po sebi, da je to jednostavno.) Kod posjete nekom poduzeću ili ustanovi obično se upotrebljavaju ove dvije metode: a) kod svakog zaustavljanja u ustanovi ili poduzeću ostaviti učenike da promatraju, a zatim na licu mjesta nastavnik daje osnovno tumačenje. Dok učenici promatraju tehničar daje nastavniku informacije koje onda nastavnik prenosi na učenike; b) razgledanje cjelokupnog objekta, i na završetku šetnje kroz objekt nastavnik daje osnovno tumačenje. Posjet nekoj tvornici ne zahtijeva od nastavnika geografije da mora pružiti učenicima znanja o tehnološkom procesu koji se vrši u dotičnoj tvornici. Nastavnik geografije dužan je učenicima omogućiti da upoznaju rad u tvornici i da učenici uoče geografsko-ekonomske karakteristike koje su vezane za dotičnu tvornicu. Što će nastojati nastavnik geografije da učenici upoznaju? Nekoliko pitanja najbolje će to objasniti:

a) Zašto je na dotičnom mjestu podignuta tvornica?
b) Koje osnovne sirovine upotrebljava i gdje ih nabavlja?
c) Koju pogonsku energiju koristi tvornica?
d) Koji su produkti tvornice?
e) Gdje su tržišta dotičnih proizvoda?
f) Koliko radnika zapošljava tvornica?
g) Kako tvornica utječe na život radnika?
h) Kakav utjecaj vrši tvornica na okolni izgled kraja? (Izgradnja stambenih zgrada, udio tvornice u životu naselja, utjecaj na prometne prilike itd.)

Na taj način učenici shvaćaju koju važnost i funkciju imaju pojedine tvornice za život nekog kraja, što im pomaže da mogu razumjeti nastavnika u razredu kada im pomoću geografske karte i ostalih sredstava tumači industrijsku aktivnost u nekom kraju. Prema tome ovako organizirana terenska nastava omogućuje učenicima da na terenu vrše zapažanja na način kako im nastavnik predaje gradivo u razredu. (Jer u razredu ne tumačimo kroz nastavu geografije tehnološke procese koji se vrše u pojedinim tvornicama, ali govorimo o industriji i industrijskim regijama.)

Poludnevnu ili jednodnevnu terensku nastavu vršimo obično dalje od škole, tako da nam je potrebno koristiti željeznicu, brod, autobus ili nešto duže pješačenje. Nastavnik geografije mora iskoristiti i vrijeme provedeno na putu do glavnog objekta. Potrebno je učenicima skrenuti pažnju na uočavanje prilika geografske sredine kroz koju prolazimo. Tako ćemo ih, na primjer, upozoriti na slijedeće:

a) Kakvi se oblici reljefa ističu? (Padine, ravnice, doline, kamenjar, planinski vrhovi i prijevoji itd.)
b) Kakve prometne veze ima dotični kraj?
c) Kolika je dinamika prometa?
d) Kakva je parcelacija terena?
e) Kako se iskorišćuju parcele?
f) Kakav je položaj naselja?
g) Koje su karakteristike kuća? itd.

Pitanja mora nastavnik postavljati prema osnovnim prirodnim i društveno-ekonomskim karakteristikama geografske sredine, tako da učenici dobiju tačnu i što potpuniju sliku kraja. Po mogućnosti posjedovati topografske karte dotične geografske sredine, jer tako se najbolje vježba kartografska pismenost i navikavamo učenike da se služe kartom koja u našem vremenu sve više postaje osnovna kulturna potreba. Isto tako poželjno je da učenici imaju posebnu malu bilježnicu za terensku nastavu u kojoj zapisuju svoja zapažanja. Ipak potrebno je napomenuti da na ovakovim terenskim izlascima nastavnik mora voditi računa da učenicima ostane dovoljno vremena za razonodu i pjesmu jer provod u prirodi ima razumljiv utjecaj na psihu učenika.

3. Višednevna terenska nastava. Ovu terensku nastavu treba dobro pripremiti, čak i nekoliko mjeseci unaprijed. Višednevna terenska nastava mora imati određeni zadatak, na

primjer upoznati geografske karakteristike Istre ili kroz vožnju brodom upoznati Crnogorsko primorje i slično. Praksa je pokazala da za višednevnu terensku nastavu svrsishodnije je obuhvatiti predjele gdje se u blizini ističu regije sa izrazitom raznolikošću pejzaža (Gorski kotar — Istra; Sarajevo — Dubrovnik; Lika — Dalmacija; itd.) To znači da ćemo nastojati da jedan dio terenske nastave organiziramo u jednoj regiji, a drugi u susjednoj. Stručna priprema nastavnika za višednevnu terensku nastavu sastoji se uglavnom u sakupljanju gradiva koje će se obraditi na terenu, nabavka detaljnih geografskih karata područja kuda će se prolaziti, izrade informativne zidne karte. Na informativnoj zidnoj karti moraju biti uneseni pravci kretanja, prevozna sredstva koja će se koristiti, vrijeme zadržavanja na pojedinim mjestima i slično. Poželjno je da nastavnici ostalih predmeta napišu kratke referate (najviše jedna stranica pisaćim strojem) s temama koje su učenici već obradili kroz nastavni program dotičnog predmeta, a odnose se na područja ili objekte koje će učenici posjetiti. Tri do četiri referata dovoljna su za višednevni terenski izlazak. Za stručnu pripremu višednevne terenske nastave morala bi školska biblioteka posjedovati odgovarajuću literaturu (V. Dorofejev: »Školske ekskurzije po Jugoslaviji«; M. Božičević: »Putujemo Jadranom«; Enciklopedija Jugoslavije; Pomorska enciklopedija; »Geografski horizont«; »Priroda«; »Naše planine«; razni turistički vodiči i tako dalje). Poželjno bi bilo da na stranicama ovog časopisa nastavnici objelodane popis i kratki prikaz literature koja bi mogla služiti kod pripreme višednevne terenske nastave u pojedinim područjima naše zemlje. Svakako bi bilo potrebno također navesti kojim putem može škola nabaviti navedenu literaturu.

Kad je nastavnik izvršio sve pripreme, tada vrši zajedničke stručne pripreme s učenicima, s ciljem da se učenici upoznaju sa putom i gradivom koje će se obrađivati na terenu. Stručna priprema učenika važan je dio terenske nastave, i uspjeh višednevne terenske nastave ovisan je u mnogome o izvršenim pripremama. Na terenu neće nastavnik držati duga prigodna predavanja, već će samo napomenuti činjenice o kojima se govorilo kod priprema. Nevezani razgovor s učenicima najbolji je i najsigurniji put da se učenike na terenu potakne na razmišljanje.

Suvremeni način života ne može se zamisliti bez kretanja u prostoru. Zato je također važno da se terenska višednevna nastava izvede s uspjehom ne samo u stručnom nego i u tehničkom pogledu. Dužnost je nastavnika da učenike nauči kulturi kretanja u prostoru i razvije kod njih smisao za putovanja i uopće provod u prirodi.

Naša školska praksa ne može se pohvaliti da je terenska nastava postala bitni sastavni dio našeg rada u obrazovanju i odgoju mladih članova našega društva. Objektivne poteškoće, u prvom redu novčana sredstva kod izvođenja dnevnih i višednevnih terenskih izlazaka ne bi smjele tako reći isključiti ovaj vid nastave u našim školama. Namjera je ovog članka da kod organa upravljanja školom privuče pažnju, a među nastavnicima geografije diskusiju, kako bi terenska nastava dobila značenje koje joj pripada u našoj školi. Treba koncentrirati napore da se nađu odgovarajuće mogućnosti rješenja problema.

K. Derado

ZBORNIK VI KONGRESA GEOGRAFOV FLRJ

427 stranica, Ljubljana 1962.

Izašla je iz štampe opsežna publikacija koja prikazuje rad VI Kongresa geografa Jugoslavije, održanog od 27. IX do 5. X 1961. god. u Ljubljani i na prostoru sjeveroistočne Slovenije.

Ovo je rezultat završne akcije Geografskog društva Slovenije oko izvođenja i organiziranja šestog Kongresa geografa naše čitave zemlje.

Kao što je čitava organizacija i rad kongresa izvedena vrlo dobro tako je i fizionomija ove knjige u stilu tog solidnog rada.

Redakcija u sastavu: I. Gams, S. Ilešič i R. Savnik, izvršila je veliki rad sredivši obiman materijal i pripremivši ga za štampu. Treba javno odati priznanje i redakciji i Geografskom društvu Slovenije kao i »Savjetu za znanost LRS« koji je svojom potporom omogućio izdavanje ove publikacije. Knjiga sadrži dva dijela: a) organizacioni dio i b) stručni dio. Iz organizacionog dijela vidljiv je čitav rad i dokumentacija o VI Kongresu. U stručnom dijelu se razrađuje:

1) Koncept i zadaci geografije,
2) Geografija i turizam,
3) Nastava geografije,
4) Sekcija za fizičku geografiju,
5) Sekcija za antropogeografiju s ekonomskom geografijom.

U 1. dijelu su obrađene 3 teme, u 2. je obrađeno 5 tema, u 3. dijelu 2, u 4. 12 tema a u 5. dijelu 14 tema.

Dakle kao što se vidi Kongres je najveći interes ispoljio za probleme antropogeografije i ekonomske geografije. Na drugom mjestu je fizička geografija. Značajan je bio interes i za ulogu geografije u turizmu kao i za diskusije o konceptu geografije, a nažalost najmanje tema je obrađeno iz područja geografske nastave.

Značajno je da regionalno-geografskih tema ima malo. Takvima bi mogli smatrati rad A. Melika — Neki geografski problemi Slovenije, pa S. Žuljića — Plitvička jezera, geografska interpretacija turističkih mogućnosti jednog nacionalnog parka, prilog D. Martinovića — O privrednim odlikama cetinjske komune, V. Rogića — O fizionomskoj i funkcionalnoj regionalizaciji Hrvatske i eventualno još neki radovi koji za polaznu bazu proučavanja imaju neku regionalnu problematiku. U ovom prikazu nemoguće je dati analizu i ocjenu objavljenih radova. Svrha je ovog prikaza da se upozori široki krug geografa i drugih zainteresiranih na ovu vrijednu i lijepo uređenu publikaciju bez koje ne bi trebalo da budu javne i školske biblioteke kao ni stručnjaci-geografi. U publikaciji dat je profil brojnih geografskih problema i proučavanja kojima se naši stručni kadrovi bave. Prema tome za stručno usavršavanje pojedinaca publikacija ima zaista velik značaj.

Koliko je problema zahvaćeno vidi se djelomično iz popisa tema:

1) S. Ilešič — Položaj i zadaci geografske nauke u FNRJ, A. Melik — Neki geografski problemi Slovenije, V. Đurić — Koncept geografije.

2. J. Planina — Vloga geografije pri proučevanju turizma, Ž. Jovičić — Turizam i geografija, V. Blašković — Geografske karakteristike turizma u Jugoslaviji, M. Žagar — Turističke struje u Sloveniji, S. Žuljić — Plitvička jezera, geografska interpretacija turističkih mogućnosti jednog nacionalnog parka.

3) D. Kompare — Problemi pouka geografije, P. Kurtek — Geografija na prijelazu iz osnovne škole u gimnaziju i problem aktivizacije učenika u nastavnom procesu.

4) D. Manaković — Modifikacija zagaćenog krasa Makedonije, I. Gams — Slepe doline Slovenije v primerjalni metodi, I. Baučić — Ponikve specifičan oblik u pokrivenom kršu, Lj. Sretenović — Topografsko-kartografski znaci za nadzemne objekte i pojave kraške hidrobiografije, T. Rakičević — Značaj

poznavanja geografske sredine u hidrološkim proučavanjima, M. Šifrer — Neke napomene i misli o glacijalnoj i periglacijalnoj problematici u Jugoslaviji, J. Marković — Makroplavine u Jugoslaviji, D. Radinja — Neka iskustva u proučavanju gruboklastičnog materijala sa morfometrijskom metodom, M. Pajković — Klima Cetinja, J. Riđanović — Problem određivanja snježne granice, D. Furlan — Koledar vremena v Sloveniji, Lj. Sretenović — Kompleksnost i specijalnost u nacionalnim atlasima i kartama i projekt nacionalnog atlasa FNRJ.

5) V. Rogić — Fizionomska i funkcionalna regionalizacija Hrvatske, V. Klemenčić — Geografski problemi i metode proučavanja svakodnevnog putovanja radne snage od mesta stanovanja na rad i obratno. R. Petrović — Determiniranje nekih prostornih relacija u komunalnom sistemu FNRJ, D. Martinović — Privredne odlike cetinjske komune, I. Crkvenčić — Primjeri kvantitativnog utvrđivanja migracija stanovnika Hrvatske za posljednjih sto godina, V. Leban — Uloga sklapanja brakova u depopulaciji visinskih naselja, M. Panov — O nekim posledicama nastalim u vezi iseljavanja Turaka iz NR Makedonije posle II svetskog rata, D. Dukić — Rečni, kanalski i jezerski saobraćaj u FNR Jugoslaviji, J. Ilić — Mesto i uloga javnog autobusnog saobraćaja u povezivanju Beograda sa unutrašnjošću, M. Lutovac — Naše planinsko stočarstvo u novim uslovima, promene i mogućnosti razvitka, M. Kostić — Tipovi i oblik sela u Srednjem Nišavlju, J. Trifunoski — O iščezlim seoskim naseljima u Makedoniji, S. Bakaršić — O nekim društvenim faktorima u izgledu i teritorijalnom razvitku bosansko-hercegovačkih gradskih naselja i M. Friganović — Dalmatinski arhivi kao izvor za ekonomsko-geografske studije našeg primorja.

To je zaista široka tematika koja zaslužuje našu punu pažnju.

P. Kurtek

ATLAS ZA OSNOVNU ŠKOLU

Urednici: dr Z. Dugački, A. Cvitanović, L. Trivanović i Z. Priselac. Izdavači:

»Učila« — »Mladost«.

Treće prošireno izdanje, Zagreb 1962.

ATLAS ZA OSNOVNU ŠKOLU namijenjen je učenicima IV do VIII razreda, a prilagođen je programu iz predmeta upoznavanje društva i geografije. Već prvo izdanje ovog Atlasa (1959. god.) bilo je pozdravljeno, jer je njime ispunjena velika praznina koja se dotad osjećala u nastavi spomenutih predmeta u našim Osnovnim školama. Tim više treba pozdraviti ovo treće prošireno izdanje koje je ne samo dvostruko opsežnije (48 strana), već donosi i niz korisnih novosti.

Ukusno opremljen, Atlas je uspjela kombinacija slikovnog i kartografskog materijala. Prvih 13 strana ispunjeno je slikama karakterističnih pejzaža i raznih gospodarskih djelatnosti u našoj zemlji. Broj slika u odnosu na ranija izdanja je povećan, a slike su dopunjene malim kartama odgovarajućih područja, što je metodski veoma korisno. Ovdje možemo vidjeti sliku alpske doline i pitomog Hrvatskog Zagorja, krškog kamenjara i žitnih polja Panonije, sutjesku Neretve i pašnjake na Vlašiću, Plitvička jezera i slikoviti Hvar, nove plantažne vinograde u Vojvodini i skijaške terene na Jahorini, Borski rudnik i zeničku Željezaru, Riječku luku i Beogradsko pristanište, žetvu na Belju i rad na naftonosnim poljima, sliku tvorničke hale i Zagrebački velesajam, zračni snimak starog dijela Splita i novi Titograd itd. Novost u ovom izdanju je i crtež koji prikazuje razne faze tehničke prerade drveta i proizvode koji se tom preradom dobijaju.

Šest stranica posvećeno je mjerilu, tipovima sela i kartografskim znakovima. Korisna novost u ovom dijelu Atlasa je niz načina u prikazivanju reljefa i karta geografskih pojmova. Prikaz različitih mjerila dat je na pristupačan način, od tlocrta školske sobe (1:100) i školske zgrade (1:1000) preko plana naselja (1:5000) do isječka iz specijalke. Veoma je koristan usporedni prikaz istog područja (Bosanska Krupa) u tri različita mjerila (1 : 10 000, 1 : 50 000, 1 : 100 000). Možda bi bilo dobro da je na karti u mjerilu 1 : 100 000 kvadratom označen dio, koji je na istoj veličini papira prikazan u mjerilu 1 : 50 000, dakle u dvostruko većem mjerilu. To bi upozorilo na odnose površina i razliku između dužinskog i površinskog mjerila. Metodski je veoma dobro što je uz zračnu snimku centralnog dijela Rijeke uvršten i plan grada na kome je označen dio koji se vidi na slici.

Geografske karte zapremaju nešto više od polovine prostora Atlasa. Naročito se vodilo računa o obradi Jugoslavije, pa Atlas može jednako dobro poslužiti i u IV i u VIII razredu. Osim u cjelini Jugoslavija je prikazana i u dvije zasebne polovice (zapadni i istočni dio) čime je postignuto veće mjerilo odnosno detaljnija slika. Pritom je zadržana mjera u unošenju inventara i izbjegnuta prenatrpanost. Novost ovog izdanja su male karte republičkih centara i još nekoliko naših najznačajnijih gradova.

Uz kartu Jugoslavije data su tri karakteristična profila, grafikoni srednjih temperatura i srednjih količina padalina po godišnjim dobima za Dubrovnik, Bjelašnicu i Osijek, kao i dvije primjenjene karte (godišnja količina padalina i velike prirodne cjeline u našoj zemlji). Napose treba pohvaliti različite tipove grafikona uz ekonomsku kartu Jugoslavije. Pažljivo odabrani, oni upozoravaju čitaoca na široke mogućnosti u plastičnom prikazivanju brojčanih podataka. Možda se ekonomska karta Jugoslavije mogla još bolje iskoristiti, da se umjesto plave boje dao na pr. raspored šumskih površina. Šume su istina na određeni način već označene, ali bi to ovako bilo još uočljivije.

U Atlasu je u cjelini primjenjen induktivan put, kako i nastavni program predviđa, što olakšava koordiniranu upotrebu atlasa i udžbenika. Na rubu karata koje prikazuju kontinente i njihove dijelove dato je tumačenje izgovora pojedinih stranih imena. Veoma je dobra praksa također što je uz kartu svakog kontinenta uvrštena i karta naše zemlje u odgovarajućem mjerilu. To olakšava uočavanje prostornih vrijednosti, što je inače često veoma teško.

Evropi sa SSSR-om posvećene su četiri karte. Ovo izdanje prošireno je kartom Sjeverne Evrope. Za Aziju su osim karte cjeline uvrštene karte Bliskog Istoka i Jugoistočne Azije. Ostali kontinenti prikazani su samo u cjelini. Izuzetak je jedino karta SAD. Možda bi se moglo postaviti pitanje da li su nazivi »Zapadni dio Evrope« i »Jugoistočna Azija« sasvim adekvatni onome što dotične karte prikazuju. Obe karte naime prikazuju znatno veći prostor od onoga što bi se pod tim nazivima moglo očekivati.

Za sve kontinente uvrštene su karte klimatskih zona. Za Evropu i Aziju date su karte regionalne podjele. Ne bi li bilo bolje da je taj princip proveden dosljedno za sve kontinente. Za kartu Australije možda bi adekvatniji bio naziv Australija i Oceanija.

Korisna je praksa unošenja u atlas slika karakterističnih pejzaža pojedinih krajeva svijeta (vulkanski reljef Indonezije, rižišta u Kini, detalj iz Sahare, naselje u Etiopiji, ekspedicija na Antarktici, Panamski kanal, New York, plantaže kave u Brazilu itd.). Šteta je što ove slike nisu u bakrotisku, jer bi onda njihova vrijednost bila mnogo veća. U idućem izdanju trebalo bi nastojati da boje pojedinih karata bude više ujednačene.

Atlas završava kartom biljnih zona na svijetu i ekonomskom kartom svijeta. Na karti biljnih zona veoma zgodno su uklopljene slike života u odgovarajućim klimatskim pojasima.

Iskorištene su i korice. Na njihovim unutrašnjim stranama prikazana je politička karta naše zemlje s grbovima i zastavama republika, odnosno crteži gibanja planeta oko Sunca, godišnjih doba i mjesečevih mijena. Na vanjskoj strani zadnje korice nalaze se zastave svih zemalja i prometni znakovi. Tako se na 48 stranica ovog Atlasa postiglo maksimalno moguće.

ATLAS ZA OSNOVNU ŠKOLU je naš prvi i dosad jedini školski atlas odobren od strane Savjeta za prosvjetu NRH. On znači vrijedan doprinos uspješnom odvijanju nastave geografije na našim Osnovnim školama. Spomenute sitne zamjerke ne utiču na njegovu opću vrijednost i sasvim se gube pred brojnim dobrim stranama. Autorima treba odati priznanje na uspješno obavljenom poslu, a izdavaču zahvaliti na izdavanju ovog vrijednog i toliko potrebnog atlasa.

Nikola Stražičić

V. Häufler, I. Korčak, V. Kral:

ZEMEPIS ČESKOSLOVENSKA

Praha 1960, str. 1—667.

U toku 1960. godine Čehoslovačka akademija nauka u Pragu, pod uredništvom akademika F. Vitaseka, izdala je

»Geografiju Čehoslovačke«. Pomenuta obimna monografija rezultat je kolektivnog rada. Nju su napisali: prof. J. Korčak i docenti V. Hojfler i V. Kral, svi sa praškog Karlovog univerziteta.

Knjiga je podeljena u dva osnovna dela. Prvi deo knjige (str. 12—404) upoznaje čitaoca sa opštim regionalno-geografskim odlikama Čehoslvačke. U njemu je reč: o položaju i granicama zemlje ,njenoj površini, podneblju, hidrografiji, tlu, biljnom i životinjskom svetu, stanovništvu, privrednim granama, saobraćaju i o međunarodnim privredno-saobraćajnim odlikama Čehoslovačke.

Drugi deo knjige (str. 405—600) upoznaje čitaoca sa ekonomsko-geografskim odlikama pojedinih krajeva Čehoslovačke. Tih krajeva ima 13 u Češkoj i 6 u Slovačkoj. U Češkoj su: praški, češkobudejivicki, plzenski, karlovarski, ustecki, liberecki, hradecki, pardubicki, jihlavski, brnenski, olomoucki, gotvaldovski i ostravski kraj. U Slovačkoj su: bratislavski, nitranski, banskobistricki, žilinski, košicki i prešovski kraj.

Prilikom pisanja geografske monografije o Čehoslovačkoj pisci su uložili ogroman trud. Teškoće su bile raznovrsne: izvesne pojave morali su proučavati na terenu, neke gotovo od samog njihovog početka; zatim je trebalo upoznati brojne rezultate ostalih prirodnih i društvenih nauka; ali najveća teškoća je bila u tome što je bilo neophodno da se prouče stvarni prostorni odnosi i da se složeni odnosi uoče i objasne.

Zbog toga u celini geografska monografija o Čehoslovačkoj imponuje. Ona je sistematizovano delo koje pruža mogućnost odličnog uvida u sve geografske odlike pomenute države. Neke eventualne nedostatke, koje može da utvrdi opširnija analiza, postaju manje-više nebitne. Tehnička oprema knjige je na visini.

Knjiga o Čehoslovačkoj od sada će dobiti zapaženo mesto i u svetskoj nauci. Ona neće privlačiti na sebe pažnju samo geografa, već će imati i šire zainteresovane čitaoce.

J. F. Trifunoski

KRATKE AKTUELNE VIJESTI — KRONIKA

VIJESTI IZ INOZEMSTVA

U toku posljednje decenije vrlo je brzo napredovala mehanizacija poljoprivredne proizvodnje u Sjedinjenim Američkim Državama. Premda je moderna tehnika izmijenila mnoge načine rada na poljoprivrednim farmama — usavršavanjem sistema navodnjavanja, uspješnim križanjem životinjskih i biljnih vrsta, boljim umjetnim kemijskim gnojivima i sredstvima za uništavanje štetočina — ipak je u SAD najveći napredak učinjen na znatnom povećanju poljoprivrednog strojnog parka. Broj traktora i kombajna je udvostručen u odnosu na broj farmi, tako da je na kraju 1961. godine bilo u upotrebi u SAD 4 770 000 traktora, 3 110 000 kamiona, 1 065 000 kombajna za žito, 780 000 beračica kukuruza i 4 260 000 automobila. Računa se da vrijednost poljoprivrednog oruđa i strojeva u upotrebi na farmama iznosi oko 135 milijuna dolara. Između 1940. i 1961. godine, broj strojeva za mužu je porastao od 175 000 na gotovo 800 000, a u istom razdoblju broj beračica kukuruza i runjača kukuruza porastao je od 120 000 na oko 800 000. Mehanizacija nije samo povećala efikasnost i proizvodnju, već je isto tako omogućila i druge velike uštede. Od 1940. godine broj konja i mazgi upotrebljenih na farmama spao je od 14 500 000 na 3 000 000. Godine 1940. za prehranu ove zaprežne stoke bilo je potrebno 17 milijuna hektara, a 1959. godine jedva oko 3 milijuna hektara zemljišta.

Prema nacrtima zapadnonjemačkog društva za atomsku energiju u Hamburgu, u jednom od brodogradilišta Kiela gradi se prvi evropski brod-teretnjak na atomski pogon. Ovaj jedinstveni brod bit će dugačak 171 metar, širok 23 metra, a gaz će mu biti 9 metara. Novi brod imao bi preuzeti redovitu liniju između Narvika u Norveškoj i Emdena u Saveznoj Republici Njemačkoj na kojoj bi prevozio željeznu rudaču. Kako se predviđa ovaj teretni brod na atomski pogon imao bi biti pušten u promet 1968. godine, a troškovi njegove gradnje iznosit će oko 40 milijuna zapadnonjemačkih maraka, dok obični teretni brod iste veličine ne bi stajao više od 20 milijuna maraka. Troškovi pogona i održavanje ovog broda iznost će 50 posto više od troškova za obične teretne brodove.

U NR Rumunjskoj u Galcu sagradit će se nova valjaonica čelika. Valjaonica će proizvoditi u prvom razdoblju pet do šest stotina hiljada tona valjanih limova godišnje, a kada bude u potpunosti završena i opremljena, proizvodit će jedan milijun tona čeličnih limova godišnje. U gradnji ove valjaonice, za čije će dovršenje troškovi iznositi od 13 milijuna funti, sudjelovat će jedan francuskobritanski konzorcij, a početk rada predviđen je za 1964. godinu.

Petogodišnjim planom razvitka, od 1960. do 1964. godine predviđa se reforma privredne strukture Maroka. Industrijalizacija, a prije svega prerada minerala, kojima je Maroko vrlo bogat i koje je ranije samo izvozio kao sirovinu, bit će jedan od bitnih elemenata privrednog razvitka. S tim u vezi od velikog je značaja stvaranje metalurgijskog kombinata u istočnom Maroku, kojeg bi još krajem ovog prvog petogodišnjeg plana proizvodnja čelika iznosila 165 000 tona, a kasnije između 1968. i 1970. godine proizvodnja bi iznosila 250 000 tona. U petogodišnjem planu se predviđa gradnja niza industrijskih objekata — gradnja rafinerije u Mohamediju, kemijskog kombinata u Safiju, te isto tako i tvornice umjetnih gnojiva, fosforne i sum-

porne kiseline, a u području Tangera i gradnja jednog brodogradilišta. U planu je i proizvodnja transportnih sredstava za razvitak unutrašnjeg trgovinskog prometa. U pogledu razvitka poljoprivrede, planom se predviđaju irigacioni radovi, te modernizacija i gradnja novih cesta, željeznica, luka, putničkih aerodroma i stanova.

U Gabonu je započela eksploatacija jednog od najbogatijih afričkih rudnika manganove rudače u području Moande. Ukupne rezerve ovog nalazišta procjenjuju se na 200 milijuna tona, a proizvodnja će u ovoj godini iznositi oko 500 000 tona. Ovi rudnici manganove rudače ubrajaju se među najbogatije u svijetu, a sama rudača sadrži preko 50 posto mangana. Vlasnici ovih rudnika su jedna američko-francuska kompanija, te poznato francusko poduzeće iz Alžira Mokta-el-Hadid.

»Sahara nije nikada bila tako aridna kao sada«, rekao je M. Quezel, profesor botanike na Univerzitetu u Alžiru, na simpoziju klimatologa u Rimu. Između 6 000 i 25 000 pr. n. ere Sahara je imala razdoblje vlažnosti i bila je pokrivena mediteranskom vegetacijom. Nakon 2500. godine pr. n. ere kiše su se počele smanjivati i vegetacija se prorijedila. Oko 500. godine pr. n. ere započela je transformacija pejzaža u pravu pustinju. U današnje doba pustinja napreduje svake godine nekoliko kilometara prema jugu.

U ovoj godini dovršit će se gradnja zajedničkog energetskog sistema Mađarske, Rumunjske, Čehoslovačke i Sovjetskog Saveza. Središte za raspodjelu električne energije tog sistema nalazit će se u mađarskom gradu Mohaču, koji je već u gradnji. Povezivanje energetskih sistema Rumunjske i Bugarske, kao posljednjeg projekta u tom planu SEV, izvršit će se 1964. godine. Sve evropske zemlje — članice Savjeta za uzajamnu ekonomsku pomoć bit će na taj način povezane zajedničkim energetskim sistemom.

Putnički promet na sjevernom Atlantiku povećao se za 3 posto u 1961. godini u usporedbi s 1960. godinom. U prijelazu Atlantika 71 posto otpada na avionski promet, dok je 1960. godine na avionski promet otpadalo 67 posto. U redovnom avionskom prometu bilo je ukupno 1 919 434 putnika, a brodovima je prešlo sjeverni Atlantik 781 685 osoba. Trgovačkim avionima putovalo je 256 478 putnika, što znači 53 posto više nego u 1960. godini.

U 1962. godini na prvom mjestu u proizvodnji nafte u svijetu i dalje su SAD, čija proizvodnja je iznosila 400 milijuna tona (povećanje za 7,3 posto). Zatim slijede Sovjetski Savez 183 milijuna tona (povećanje 19 posto), Venezuela 166 milijuna (povećanje 15 posto), Kuweit 92 milijuna (povećanje 9,8 posto), Saudijska Arabija 74 milijuna (povećanje 6 posto), Iran 64 milijuna (povećanje više od 5 posto), Irak 49 milijuna tona (smanjenje od 0,3 posto), Kanada 33,5 milijuna tona (povećanje 1,8 posto), Indonezija 27 milijuna tona (povećanje 5,8 posto), Alžir 20 milijuna tona (povećanje 4,4 posto). Kao novi značajan proizvođač nafte pojavila se Libija s proizvodnjom od 7,5 milijuna tona i Argentina, čija je proizvodnja dosegla blizu 15 milijuna tona nafte. U geografskom rasporedu najveća proizvodnja nafte je zabilježena u Sjevernoj Americi — više od 433 milijuna tona, zatim slijedi Srednji Istok s proizvodnjom od 306 milijuna tona, Latinska Amerika s 223 milijuna tona, istočna Evropa sa Sovjetskim Savezom više od 205 milijuna tona, Daleki Istok sa više od 33 milijuna tona, Afrika s 32 milijuna tona i zapadna Evropa s 18 milijuna tona. Ukupno je 1962. godine proizvedeno 1 251 milijun tona, što je svjetski rekord u proizvodnji nafte za razliku od 1961. godine, kada je proizvodnja nafte iznosila 1 160 milijuna tona.

U mađarsom gradu Dunaujvarošu puštena je u rad nova tvornica celuloze, koja se ubraja među najveće objekte drugog privrednog petogodišnjeg plana razvitka zemlje. Godišnja proizvodnja te tvornice ,iznosit će 22 000 bala celuloze, koja će se koristiti za izradu papira namijenjenog za tiskanje novina i knjiga, a istodobno i za kancelarijski papir. Umjesto drveta, tvornica će kao sirovinu upotrebljavati pšeničnu slamu. U gradnju nove tvornice utrošeno je 660 milijuna forinti, a njenom proizvodnjom Mađarska će se osloboditi uvoza papira.

Nedavno je jedan profesor Univerziteta u Pekingu Chu Shien-Shi na jednoj novinarskoj konferenciji u Hong-Kongu izjavio, da je Američki kontinent otkrio jedan Kinez. Prema njegovim riječima, Ameriku je otkrio Wai-Sun, budistički svećenik od 23 godine, prvi putnik koji je stavio svoju nogu na američko tlo 459. naše ere zajedno sa 5 svojih sunarodnjaka poslije plovidbe jednom jedrilicom. U prilog svojoj tezi spomenuti profesor navodi niz starih kineskih tekstova, koji se čuvaju i koji su u najnovije vrijeme otkriveni u starim budističkim samostanima. Prema toj izjavi kineski putnik Wai-Sun rođen je 436. godine i povratio se u Kinu u 64. godini života. Kineski profesor ističe, kao još jedan argumenat svojoj tezi, da je obala Meksika, gdje se iskrcao Wai-Sun pripadala Astecima, koji svojim jezikom, mitologijom, folklorom itd. imaju mnogobrojne analogije s jezikom, mitologijom, folklorom i uopće kulture stare Kine.

U 1961. godini u evropskim zemljama, cjelokupni prihod od turizma dostigao je približno 3,7 milijardi dolara, a rashodi su iznosili 2,7 milijardi dolara. U Sjevernoj Americi prihod od turizma dosegao je, kako se procjenjuje 1,4 milijarde dolara, dok su rashodi procjenjeni na 2,4 milijarde dolara. Prihod od turizma postoje sve važniji faktor u platežnim bilansama mnogih zemalja. U Italiji je npr. sav višak u platežnoj bilansi, oko 643 milijuna dolara potekao u 1961. godini od turističkog prihoda. Španjolski trgovinski deficit od 300 milijuna dolara bio je više nego pokriven prihodom od turizma (385 milijuna dolara), dok je istim prihodom pokriveno 75 posto austrijskog trgovinskog deficita. U Francuskoj turizam dolazi na drugo mjesto u izvoznim djelatnostima, odmah poslije industrije željeza i čelika, a prije industrije kemijskih proizvoda i motornih vozila.

Završena je prva faza radova na asuanskoj brani na Nilu u Egiptu. Gradnja brane započela je 9. siječnja 1960. godine, 900 kilometara južno od Kaira, a 7 kilometara od gradića Asuana. U novu branu bit će ugrađeno 40 milijuna granitnih blokova prosječne veličine jednog kubičnog metra, a njena visina iznosit će 110 metara. Brana će pri dnu imati širinu od 980, a na vrhu 30 metara i dužinu od 3 600 metara. Novo umjetno jezero koje će ogromna brana zajaziti, imat će 5 000 kvadratnih kilometara, a kroz branu će ravnomjerno protjecati 80 milijuna kubičnih metara vode dnevno. Kada brana bude dovršena u njezinoj strojarnici bit će montirano 12 turbina i isto toliko generatora, koji će proizvoditi 11 milijardi kilovat-sati električne energije godišnje. Na gradilištu hidrocentrale postavljeno je 15 kilometara željezničke pruge, sagrađeno je 40 kilometara cesta, podignut je novi grad za 15 000 radnika i stručnjaka. Od radova završen je skretni kanal, kojim će slijedeće godine Nil poteći. Usporedo se dovršava i 6 glavnih tunela, koji će u budućem sistemu brana imati važnu ulogu. Za potpuno dovršenje brane, koje se predviđa oko 1970. godine, utrošit će se više od 400 milijuna funti, koje je u obliku kredita Sovjetski Savez stavio na raspolaganje vladi Ujedinjene Arapske Republike. Nakon dovršenja asuanske brane i egipatski nacionalni dohodak povećat će se za 234 milijuna egipatskih funti godišnje, a što će to značiti za privredu UAR vidi se iz činjenice, da egipatskoj privredi Sueski kanal donosi godišnje oko 50 milijuna funti.

Nedavno je jedna engleska istraživačka ekspedicija na brodu »Cook« u podmorskom klancu na rubu Filipinskog otočja u Tihom oceanu izmjerila dubinu od 11 516 metra, što je dosada najveća izmjerena dubina mora u svijetu. Posljednje mjerenje izvršila je grupa sovjetskih istraživača na brodu »Vitjaz« kod Marijanskog otočja i tada je izmjerena du-

bina od 11 035 metara. Zato i najnovija otkrivena dubina od 11 516 metara ne treba da se uzme kao konačna.

Ubrzana elektrifikacija postavlja se kao bitan uvjet ekonomskog i socijalnog napretka zemalja Latinske Amerike. U izradi dugoročnih programa elektrifikacije pojedinih zemalja, koje su izradili latinskoamerički stručnjaci pod okriljem CEPAL-a (Ekonomska komisija UN za Latinsku Ameriku), i prema njihovim procjenama regionalne potrebe u električnoj energiji iznosit će 1970. godine 200 milijardi kilovatsati. Prema tome trebat će ukupnu proizvodnju utrostručiti da bi se potrošnja po stanovniku povećala za dva puta. Predviđene potrebe za pojedine zemlje u 1970. godini izgledat će ovako: Brazil 70 milijardi kwh, Argentina 25 milijardi kwh, Kolumbija 10 milijardi kwh, Meksiko 35 milijardi kwh, Čile 12 milijardi kwh, Kuba 9 milijardi kwh, Peru 8 milijardi kwh, Urugvaj 3 milijarde kwh, zemlje Centralne Amerike 3,3 milijarde kwh, ostale zemlje 6,1 milijardu kwh. Da bi se mogla ostvariti predviđena proizvodnja morat će se investirati 14,7 milijardi dolara.

Pušten je u promet dio željezničke pruge Bagdad—Basra. Dužina nove željezničke pruge normalnog kolosjeka iznosi oko 500 kilometara i ona nadomješćuje staru uskotračnu prugu, koju je Vel. Britanija sagradila 1914. godine. Nova pruga treba da omogući brže i racionalnije veze između sjevera i juga Iraka. Ta linija je značajna i zbog toga, što seže do Basre, luke važne za privredni razvitak zemlje na Šat-el-Arabu, koja je poslije iračke revolucije 1958. godine modernizirana i čiji su kapaciteti sada udvostručeni. Ova pruga predstavlja jedan od važnijih objekata iračkog petogodišnjeg plana. Za njezino dovršenje utrošit će se oko 110 milijuna dolara, a gradnja će se financirati iz sredstava koje je Iraku dao na raspolaganje Sovjetski Savez.

Krajem prošle godine pušten je u rad veliki radio-teleskop u Novom južnom Walesu u Australiji. Novopodignuti radio-teleskop podignut je na oko 320 kilometara od Sydneja i 24 kilometara od malog gradića Parkesa, dosad je najprecizniji i drugi po veličini radio-teleskop na svijetu. Njegova tanjurasta pomična antena teška je 300 tona, promjera je 63 metra, i samo je za oko 10 metara manja od one glasovite u Jodrell Banku u Vel. Britaniji. Novi radio-teleskop služi za istraživanje svemira, u prvom redu za proučavanje dalekih galaktičkih svjetova i Mliječnog puta. Njegova je gradnja stajala više od 1 700 000 dolara.

U proljeće 1962. godine započela je treća etapa u gradnji irigacionog kanala u Turkmeniji u Sovjetskom Savezu. Novi veliki kanal za navodnjavanje, kojeg će dužina iznositi više od 800 kilometara prolazit će kroz jednu od najvećih pustinja svijeta — Kara-Kum, koja je svojim pješčanim dinama počela ugrožavati i sam glavni grad Turkestana Ašhabad. Kanal za navodnjavanje primat će vodu iz Amu Darje, a bit će širok 60 metara, a dubina iznosit će mu 6 metara. U prvoj fazi radova, koji su započeli u rujnu 1954. godine, graditelji kanala iskopali su skoro 100 milijuna kubičnih metara zemlje, dakle više nego za kanale Bijelo more—Baltik i Ferganski kanal zajedno. Već dosada izvršenim radovima omogućeno je iskorištavanje 200 000 hektara zemlje u oazama Murgab i Tedjen za uzgoj pamuka. U 1960. godini graditelji ovog kanala sagradili su rezervoar za vodu kod Huaz-Kana, najveće djelo u drugoj etapi radova, koji sadrži 70 milijuna kubičnih metara vode, ali ono će kasnije moći primiti i 1500 milijuna kubičnih metara vode. Gradnjom ovog kanala omogućit će se u narednim godinama navodnjavanje površine od skoro 400 000 ha zemlje. Prema projektu Konstantina Efremova, glavnog projektanta kanala Kara-Kum, kanal će se produžiti do Nebit-Daga, središta industrije petroleja u Turkmeniji, a zatim će se produžiti na jug do Krasnovodska, tako da će dužina kanala doseći 1000 kilometara, a to će omogućiti navodnjavanje od ukupno 1 milijun hektara zemlje. Već dosadašnjim prinosom pamuka u oazama Murgab i Tedjen od 120 000 tona, dobilo se 2 milijarde starih rubalja, dok su radovi u prvoj etapi stajali 800 milijuna rubalja, tako da su se investicije isplatile već u prvoj godini.

Američka uprava za aeronautiku i istraživanje svemira je 27. kolovoza prošle godine uspješno lansirala automatsku međuplanetarnu stanicu »Mariner II« prema Veneri sa zadatkom, da pri letu pokraj tog planeta registrira i na Zemlju emitira podatke o sastavu atmosfere, temperaturi površine, unutrašnjosti, magnetskim poljima i rotaciji Venere oko vlastite osi. Poslije 110 dana putovanja kroz svemir, prevalivši više od 280 milijuna kilometara, američka svemirska raketa je 14. prosinca prošle godine proletjela pokraj Venere na udaljenosti od 35 400 kilometara. U kontrolnom središtu u Pasadeni u Kaliforniji, putem velike antene u Goldstoneu, u kalifornijskoj pustinji Mojave, primljeni su podaci koje je sakupio »Mariner II« za vrijeme svoga lijeta kroz međuplanetarni prostor. Ti podaci odnose se na mteore, sunčeve vjetrove i sunčano magnetsko polje, na veličinu i jačinu magnetskog polja Venere, na njezino gravitaciono polje i na djelomične podatke o zonama radioaktivnog zračenja. Posebno bit će zanimljivi podaci o Veneri, koje je pomoću svojih automatskih uređaja sakupio »Mariner II« prigodom samog svog prolaska kraj Venere u toku 42 minute, a koji primljeni na Zemlji, bit će predmet višemjesečnog proučavanja. »Mariner II« samo je za skoro jedan sat vremena sakupio više podataka nego što su ih svi astronomi sakupili kroz vjekove, ispitujući Veneru i najmoćnijim aparatima sa Zemlje.

Sovjetski Savez nedaleko od grada Serpuhova, oko 100 kilometara južno od Moskve gradi dosada najveći atomski akcelerator u svijetu. Površina koju će zauzimati ovaj ogromni akcelerator (zajedno s laboratorijskim zgradama i institutima) iznosit će nekoliko stotina jutara, pa će Serpuhov postati najveći i najznačajniji centar za atomska istraživanja na svijetu. Novi akcelerator bit će dva puta snažniji od najsnažnijih što su danas u upotrebi: u Brookhavenu u Sjedinjenim Državama Amerike i kod Ženeve u Švicarskoj.

Industrijska proizvodnja Kanade u 1960. godini porasla je kako u vrijednosti tako i u obujmu. Najveća se aktivnost odrazila u preradbi metala, čija je vrijednost proizvodnje porasla na 1 399 milijuna dolara za razliku od 1 370 milijuna dolara u 1959. godini. Napredak se prije svega očitovao u povećanju proizvodnje bakra i nikla, neznatnije u proizvdnji cinka, dok se opadanje bilježi u proizvodnji olova, željeza i uranija.

Bakar	358 582 tona	397 695 tona
Cink	359 251 tona	367 972 tona
Nikl	169 240 tona	193 812 tona
Olovo	169 367 tona	152 595 tona
Željezo	24 448 000 tona	21 507 000 tona
Uranij	14 417 tona	11 356 tona

Napokon, može se dodati da je i proizvodnja azbesta u laganom porastu. U 1959. godini proizvodnja azbesta je iznosila 1 050 429 tona, a u 1960. godini ona je porasla na 1 140 358 tona.

Druga industrijska grana koja je isto tako vrlo napredovala je industrija drvenjače i papira, čija je proizvodnja uslijed inozemne potražnje snažno porasla. Proizvodnja drvenjače je porasla na 11 182 907 tona (5,1 posto više nego 1959. godine), a od tog broja, proizvodnja novinskog papira je iznosila 6 758 611 tona (5,4 posto više nego 1959. godine), što odgovara 88,5 posto kapaciteta cjelokupne proizvodnje. Najveći uvoznik papira bile su Sjedinjene Države Amerike, koje su kupile 5 229 623 tone papira ,to jest 78,05 posto. Porasla je i proizvodnja finijeg papira iz jedne godine u drugu za 4,1 posto, kartona za 3,9 posto, dok se proizvodnja papira za ambalažu zbog konkurencije drugih vrsta ambalaže smanjila za 4 posto.

Od ukupne vrijednosti trgovinske razmjene Poljske u 1961. godini, oko 60 posto otpadalo je na evropske socijalističke zemlje. U toj godini poljski izvoz u te zemlje iznosio je, po službenom poljskom kursu deviznog zlota prema dolaru, oko 916 milijuna dolara i bio je za 7,3 posto veći nego u 1960. godini. Uvoz iz tih zemalja dostigao je jednu milijardu i 29 milijuna dolara, za 16,2 posto više nego u prethodnoj gdoini. Na čelu poljskih partnera je Sovjetski Savez, s kojim je obostrana razmjena u

prošloj godini veća za 18 posto nego u 1961. godini i dostigla je vrijednost od 1,1 milijardu dolara. Sovjetski Savez je glavni poljski snabdjevač rudama, sirovinama i investicionim dobrima, a u poljskom izvozu znatno je porastao udio strojeva i uređaja. Na drugom mjestu je Demokratska Republika Njemačka, s kojom je obostrana razmjena u prošloj godini porasla za daljnjih 10 posto. Na trećem je mjestu Čehoslovačka sa prošlogodišnjim porastom razmjene od 13 posto i Mađarska s kojom je obim trgovine u oba smjera prvi put prošle godine prešao vrijednost od pola milijarde deviznih zlota, odnosno 125 milijuna dolara. Slijedeće mjesto zauzima Jugoslavija s kojom je razmjena u oba pravca dostigla 1961. godine oko 65 milijuna dolara, tj. oko 12,5 milijuna dolara više nego u 1960. godini.

Branko Pleše

VIJESTI IZ JUGOSLAVIJE

Na Dan Republike prošle godine završena je prva faza radova na regulaciji ljubljanskog željezničkog križišta. Osim nove teretne stanice, i novog perona putničke stanice, završena je i nova trasa željezničke pruge kroz sjeverni dio grada. Nadalje, dovršena je elektrifikacija posljednjeg dijela željezničke pruge od Logateca do Ljubljane i dalje prema Zalogu. Na taj način završeno je 75 kilometara elektrificirane željezničke pruge od Postojne do Ljubljane i dva moderna podvožnjaka u Titovoj i Celovškoj cesti u Ljubljani.

Stavljena je u promet cesta Bor—Majdanpek. Nova cesta dugačka 52 kilometra, kraća je od dosadašnjeg zaobilaznog puta za oko 50 kilometara i sagrađena je za dvije godine. Time je znatno skraćen prijevoz koncentrata ruda koji je dosada iz Majdanpeka prevožen u Bor željezničkom prugom preko Niša. Cesta je od velike važnosti i za razvitak šumarstva kao i za poljoprivredu istočne Srbije.

U toku 1963. godine produžit će se Jadranska magistrala za novih 40 kilometara. Dosada je dovršena do Martinske, pred samim Šibenikom, a preostaje da se izgradi dionica od Šibenika do Rogoznice, u dužini od 30 kilometara. Radovi su u toku, i taj će dio biti dovršen do jeseni ove godine. Kada bude ova dionica završena, magistrala će se protezati do Omiša. Međutim, radovi se još izvode i na dionicama od Makarske do Drašnice u dužini od 5 kilometara i od Dupca do novosagrađenog aerodroma u Čilipima, također u dužini od 5 kilometara. Te dvije dionice bit će završene do početka ovogodišnje turističke sezone. U projektu je da se ove godine pride gradnji mosta između Martinske i Šibenika, te nastavi gradnjom magistrale od Makarske do Herceg-Novog.

Riječni promet u Jugoslaviji odvija se danas na plovnim putovima dugačkim 1793 kilometara i raspolaže s više od 1000 transportnih jedinica, 400 000 tona tovarnog prostora i 2 800 putničkih mjesta. U 1961. godini riječnim je brodovima prevezeno oko 6 milijuna tona robe — dva puta više nego u 1939. godini, opseg tranzita je iznosio 8 825 000 tona, a prevezeno je oko 600 000 putnika. U poslijeratnom razdoblju sagrađena su i mehanizirana pristaništa u Prahovu, Vukovaru, Apatinu, Bogojevu, Osijeku i Sisku, a u gradnji su pristaništa u Zagrebu, Novom Sadu i Beogradu, koja će se po svom dovršenju uvrstiti među najveće riječne luke u našoj zemlji.

U Vrbasu je, povodom prošlogodišnjeg Dana Republike, puštena u probnu proizvodnju tvornica za proizvodnju poluindustrijske celuloze, jedina te vrste u našoj zemlji. U novoj tvornici, koja će raditi kao pogon industrijsko-prehrambenog kombinata »Vrbas«, u početku će se proizvoditi dnevno oko 7 500 kilograma različite kartonske ambalaže, a kasnije će se proizvoditi i veće količine novinskog papira. Za sirovine, nova tvornica će koristiti stabljike suncokreta, kukuruza i pšenice, koje su dosada najvećim dijelom ostale neiskorištene i propadale.

Prema podacima za 1962. godinu Jugoslavija je imala prošle godine ukupno 272 broda veća od 100 tona, s ukupnom tonažom od 945 991 BRT. Od tih brodova 110 ih je bilo parnih a 162 motorna broda. Jugoslavija je imala 45 brodova između 100 i 300 tona, 34 broda između 300 i 500 tona, 26 brodova između 500 i 1000 tona, 20 brodova između 1000 i 1500 tona, 7 brodova između 1500 i 2000 tona, 13 brodova između 2000 i 3000 tona, 15 brodova između 4000 i 5000 tona, 10 brodova između 5000 i 6000 tona, 62 broda između 6000 i 8000 tona, 12 brodova između 8000 i 10 000 tona, 8 brodova između 10 000 i 15 000 tona, te 2 broda između 20 000 i 25 000 tona. Napokon treba reći, da samo 18 zemalja u svijetu ima veću pomorsku mornaricu od naše, i to su: SAD, Velika Britanija, Kanada, Indija, Danska, Francuska, Savezna Republika Njemačka, Grčka, Italija, Japan, Liberija, Nizozemska, Norveška, Panama, Sovjetski Savez, Španija, Švedska i Argentina.

U Puli je dovršena i stavljena u rad nova tvornica koja izrađuje tzv. plinobeton, lagani šupljikavi beton. Iz novog građevinskog materijala rade se gotovi građevinski elementi od armiranih krovnih, zidnih i stropnih ploča i pregradne stijene. Njezin kapacitet je 73 000 kubičnih metara plino-betona, koji omogućuje gradnju 3000 novih stanova na suvremenim principima polumontažne i montažne gradnje. Primjena novog građevinskog materijala omogućuje ubrzanje stambene i druge izgradnje. U novoj tvornici radi svega 150 radnika, a njezin potpuni kapacitet iznosit će 145 000 kubičnih metara plino-betona.

U 1961. godini preko naše granice je ušlo ukupno 602 492 vozila, od čega 479 892 automobila, 10 743 autobusa i 111 767 motocikla. Najviše je ušlo u Jugoslaviju vozila talijanske registracije — 458 419, od čega 334 089 automobila, 7224 autobusa i 107 106 motocikla. Tome je znatno pridonio i malogranični promet s Italijom koji je iznosio 287 584 automobila, 5057 autobusa i 104 132 motocikla. Na drugom mjestu po brojnosti su vozila austrijske registracije, kojih je 1961. godine ušlo preko jugoslavenske granice ukupno 63 826. Od toga 58 439 automobila, 1888 autobusa i 3499 motocikla. I s ovom zemljom je razvijen malogranični promet, iako ne u tolikoj mjeri kao s Italijom. On je u prošloj godini iznosio 4316 automobila i 1373 motocikla. Znatan broj vozila došao je 1961. godine i iz Savezne Republike Njemačke i to: 46 055, od čega 44 746 automobila. Zatim po broju slijede vozila iz Francuske — 9 167, Vel. Britanije — 4592, Švicarske — 4008 itd. Najviše je vozila različitih registracija stiglo preko Italije: 367 298 automobila, 7753 autobusa i 107 516 motocikla. Iz Austrije je stiglo 97 360 automobila, 2395 autobusa i 3886 motocikla. Iz ostalih susjednih zemalja Albanije, Bugarske, Grčke, Rumunjske i Mađarske ušlo je u našu zemlju 15 324 automobila, 595 autobusa i 365 motocikla.

Započeli su radovi na rekonstrukciji jedne od glavnih cestovnih magistrala u Bosni i Hercegovini, ceste Zenice—Doboj—Bosanski Brod u dužini od oko 150 kilometara. Cesta Zenica—Doboj—Bosanski Brod, koja se nadovezuje na postojeću asfaltnu cestu Zanica—Sarajevo—Mostar, ima veliko ekonomsko značenje, jer prolazi kroz industrijski najrazvijeniji kraj Bosne i Hercegovine. Kako željeznica nije u mogućnosti da zadovolji sve veće potrebe industrije zeničkog, dobojskog i derventsko-brodskog bazena, to su mnoga industrijska poduzeća s ovog područja upućena na prijevoz dobrog dijela svoje proizvodnje cestovnim vozilima. Dovršenje ove ceste predviđa se u 1967. godini, a u radove utrošit će se više od 50 milijardi dinara.

U NR Sloveniji je krajem prošle godine bilo 345 000 radio-prijemnika ili 30 000 više nego godinu dana ranije, dok se broj televizora povećao od 10 481 na 22 510. Danas u NR Sloveniji na svakih 4,9 stanovnika dolazi po jedan radio-prijemnik, a na svakih 70 stanovnika po jedan televizor, pa je po broju radio-prijemnika i televizora ova republika na prvom mjestu u Jugoslaviji.

Jugoslavija ima danas 83 229 kilometara cesta. od kojih 7719 kilometara ili 9,3 posto je sa suvremenim kolovozom, dok dužina tucaničkih cesta iznosi 50 441 kilometar, a zemlja-

nih 22 924 kilometara. Od 1918. do 1941. godine u našoj zemlji je prosječno građeno 52 kilometara asfaltiranih cesta godišnje, od 1945. do 1955. godine 135 kilometara, a od 1955. do 1960. godine taj se prosjek povećao na 578 kilometara. Godine 1960. sagrađeno je oko 700 kilometara cesta sa suvremenim kolovozom, a 1961. godine novih 946 kilometara. Na 1 kilometar ceste u Jugoslaviji dolazi 202 stanovnika, u Francuskoj 39, u Finskoj 64, u Norveškoj 68, u Danskoj 81, u Poljskoj 94, Grčkoj 168, u Austriji 225 stanovnika, Španiji 231, Italiji 295, Mađarskoj 339, Belgiji 385 i Turskoj 418. Prema tome proizlazi, da zemlje gospodarski razvijenije od naše relativno imaju skromniju cestovnu mrežu od naše. Međutim, odnos između dužine suvremenih, modernih cesta i broja stanovnika nije za nas tako povoljan, pa su iza nas samo Finska i Turska. Tako na primjer na 1 kilometar asflatirane ili betonske ceste u Francuskoj dolazi 108 stanovnika, Danskoj 121, Belgiji 406, Austriji 520, Španiji 980, Italiji 1290, Grčkoj 1380, Mađarskoj 3360, a u Jugoslaviji 7850 stanovnika.

U Velenju će ove godine početi gradnja energokemijskog kombinata. Najznačajniji objekt novog kombinata bit će plinara za gazifikaciju lignita, koja će s pomoću plinovoda dugačkog 250 kilometara, snabdjevati industrijskim plinom željezare u Ravnama, u Štorama i u Jesenicama, kao i mnoga druga industrijska poduzeća u središnjoj i sjevernoj Sloveniji. Plin će se dobivati iz velenjskog lignita, kojim će se omogućiti njegovo racionalnije korištenje s obzirom na njegovu nisku kaloričnu vrijednost. Kapacitet velenjske plinare koja će snabdjevati industriju plinom u 1965. godini bit će oko 500 milijuna kubičnih metara plina. Osim toga, kao sporedni proizvod, dobit će se 13 000 tona amonsulfata, 3950 tona sirovog fenola, 4200 tona katrana i katranskog ulja, dok će se dijelom preostali raspoloživi plin koristiti i za proizvodnju različitih umjetnih gnojiva i sirovina za umjetne mase.

Prema novoj teritorijalnoj podjeli, koju je krajem prošle godine usvojila Narodna skupština NR Slovenije, u ovoj Republici umjesto dosadašnjih osam postojat će četiri kotara: Ljubljana, Maribor, Celje, Gorica i Kopar. Reorganizacija će se sprovesti na temelju fuzije kotara Gorica i Kopar, u novi Kopar, zatim kotara Kranj, Ljubljana i Novo Mesto, Sevnica i Videm-Krško u novi kotar Ljubljana i kotara Maribor i Murska Sobota u novi kotar Maribor, dok će općina Brežice biti priključena kotaru Celje. Za razliku od 1955. godine, kada su u Sloveniji postojale 130 općina i 11 kotara, danas u Sloveniji ima četiri kotara i 66 općina. Najveći kotar Ljubljana ima 454 505 hektara sa 627 382 stanovnika od ukupno 1 585 222 stanovnika Slovenije. Po veličini površine i broju stanovnika na drugom je mjestu kotar Maribor, a znatno su manji od njih kotari Celje i Kopar.

U Jugoslaviji je 1962. godine proizvedeno više od 10 milijardi kilovat-sati električne energije, dok je 1961. godine bilo proizvedeno 8 milijardi i 830 milijuna kilovatsati. Značajni rezultati su postignuti i u izvozu električne energije. U toku 1962. godine jugoslavenska elektroprivreda je izvezla oko 240 milijuna kilovat-sati električne energije, dok je na temelju razmjene uvezeno oko 80 milijuna kilovat-sati. U odnosu na 1961. godinu izvoz je povećan za oko 100 posto. U toku ove godine uključit će se u jugoslavenski elektroprivredni sistem nova termoelektrana »Lukavac« od 64 megavata, što će pored ostalog omogućiti da se u 1963. godini proizvede 14 posto više električne energije nego u prošloj godini.

Kroz riječku luku prošlo je prošle godine 4 644 440 tona različite robe, što je za 570 000 tona više nego u 1961. godini. Znatno je porastao tranzit, na koji otpada 1 458 386 tona ili 150 000 tona više nego u 1961. godini. Po strukturi prometa uvoz je još uvijek na prvom mjestu i taj je iznosio 2 285 000 tona tereta. Od uvezenih proizvoda najviše je uvezeno sirove nafte i to 677 000 tona, zatim 446 000 tona žitarica, 278 000 tona umjetnih gnojiva, 295 000 tona ugljena, 110 000 tona željezne rudače i veće količine pamuka, kože, kave, različitih strojeva i druge industrijske robe. Na izvoz jugoslavenskih proizvoda otpada 577 000 tona i on je veći za 40 000 tona od izvoza u 1961. godini. Od toga je otpalo: 181 000 tona na naftu i njezine derivate i 90 000 tona različite robe — u prvom redu drvene građe. U tranzitu i nadalje vodeća mjesta zauzimaju podunavske zemlje — Austrija, Mađarska i Čehoslovačka. Kao predmeti tranzita najviše su bile zastupane različite rudače, pirit, željezo, boksit, zatim umjetna gnojiva, žitarice i drvo.

Ove godine počinje gradnja vrlo značajne ceste koja će povezivati Dunav s Jadranom. To je cesta autoput — Vinkovci, dio glavne transverzale sjever—jug: od Vukovara preko Orašja, Tuzle, Sarajeva, Metkovića do Jadranskog mora, odnosno Jadranskog autoputa. Nova cesta bit će od velike ekonomske i prometne važnosti, jer će prolaziti najplodnijim predjelima i imat će veliki značaj za razvitak poljoprivrede. Ove godine dovršit će se dio od autoputa do Gradišta, oko 8 kilometara dužine, koji je najviše opterećen prometom. Ukupna dužina asfaltne ceste do Vinkovaca iznosi 24 kilometara, 2 kilometra manje od stare trase.

Branko Pleše